Die Entwicklung

der

südafrikanischen Union

auf verkehrspolitischer Grundlage.

(Kapitel 4, 6, 7 und 8.)

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

genehmigt

von der philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Von

Paul Lederer

aus Forchheim.

Tag der Promotion: 9. März 1910.

127

Referenten:

Professor Dr. Sering.
Professor Dr. von Schmoller.

Mit Genehmigung der hohen Fakultät kommen hier nur das 4., 6., 7. und 8. Kapitel der ganzen Arbeit zum Abdruck. Der Volldruck wird demnächst in den staats- und sozialwissenschaftlichen Forschungen, herausgegeben von Gustav v. Schmoller und Max Sering, als Heft 149 erscheinen.

Verlag von Duncker & Humblot in Leipzig.

Inhalt

der nicht gedruckten Kapitel und Anlagen der vollständigen Arbeit.

Kapitel I.

Die Entwicklung des südafrikanischen Eisenbahnverkehrs.

Solange das Erwerbsleben Südafrikas ausschließlich landwirtschaftlichen Charakter trug, besaß der Ochsenwagen das fast unbestrittene Verkehrsmonopol. — Die ersten Bahnbauten beginnen in den sechziger Jahren, und ihr Ausbau vollzieht sich in einer den lokalen wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechenden Weise. — Die Entdeckung der Diamantfelder in Kimberley und der Goldfelder im Witwatersrand geben dem Bahnbau neuen Anstoß. — Der Ochsenwagen tritt als Transportmittel mehr und mehr zurück. — Die Kap-, Natal- und Lourenço Marques-Bahnen streben nach dem Minenzentrum im Transvaal. — Das Mißtrauen der Burenrepublik gegen die Politik der britischen Kolonien macht sich beim Bau der Durchgangslinien nach den Goldfeldern im Transvaal geltend. — Die Delagoa-Bai hat durch ihre geographische Lage den Vorzug, der natürliche Hafen des vielumstrittenen Minenzentrums Südafrikas zu sein.

Kapitel II.

Die Linienkonkurrenz von den britischen Häfen und vom portugiesischen Hafen Lourenço Marques nimmt ihren Anfang. — Die Unabhängigkeit der Transvaalzufuhr von den britischen Küstenkolonien vergrößert sich ständig. — Der Versuch der britischen Küstenkolonien, den Transvaalverkehr zu behaupten, erweist sich als aussichtslos. — Die Verkehrspolitik hat für den mit dem Transvaal verbündeten Orange-Freistaat nachteilige finanzielle Folgen. — Die Verwaltung der Kapbahnen macht einen neuen Versuch, der Eisenbahn-

politik des Burenstaates auszuweichen. — Die Verschiebung des Verkehrs von den britischen Häfen auf die Lourenço-Marques-Transvaalstrecke nimmt ihren Fortgang. — Die Netherlands Railway Company behandelt die einzelnen Routen tarifarisch nicht gleich. Hierdurch macht sich die Gesellschaft einer Verletzung der Eisenbahnkonzessionsurkunde schuldig, was die Transvaalregierung, die an dem finanziellen Ergebnis der Bahn stark interessiert ist, stillschweigend geschehen läßt. — Der Transvaal hat die größten finanziellen Vorteile an dem Verkehr über Lourenço Marques, und die Netherlands Railway Company nützt ihre Situation aus. — Der Arbeiterersatz für die Transvaalminen durch die Eingeborenen Mozambiques bildete einen weiteren Grund für die Burenrepublik, es mit der portugiesischen Provinz Mozambique zu halten.

Kapitel III.

Im Oktober 1899 bricht der Burenkrieg aus. — Die Folge des Krieges ist das Stilliegen der Minenbetriebe und der allgemeine Niederbruch des Wirtschaftslebens. — Die Lourenço Marques-Linie behauptet auch nach dem Krieg ihre alte Überlegenheit. — Zwischen der portugiesischen Provinz Mozambique und dem britischen Transvaal wird der Modus vivendi-Vertrag abgeschlossen. — Die Ungunst der Verhältnisse diktiert den Vertrag. — Das Abkommen stellt den Status quo ante bellum bezüglich der Tarifsätze her, wofür als Ausgleich die Arbeiteranwerbung aus Mozambique für die Randminen erreicht wird. — Damit ist Lourenço Marques ein bedeutender Frachtvorteil nach der Wettbewerbszone des Witwatersrands gegenüber den britischen Häfen gesichert. — Mit dem Modus vivendi lebt auch der Lebensmittelvertrag vom Dezember 1875 wieder auf, worin namentlich die zollfreie Einfuhr von Boden- und Industrie-Erzeugnissen zwischen der Burenrepublik und der portugiesischen Provinz reziprok gewährleistet ist. — Die wirtschaftliche Abhängigkeit Mozambiques und Transvaals ist gegenseitig. — Nach dem Frieden von Vereeniging vom 1. Juli 1902 werden die Bahnen der beiden neu erworbenen Kolonien als Central South African Railways unter einer gemeinsamen staatlichen Behörde vereinigt; 1903 wird das Intercolonial Council geschaffen.

Kapitel V.

Die Lage der britisch-südafrikanischen Eisenbahnverwaltungen bei Entstehung der Union.

Der Verlust des Überseeverkehrs auf den Kap- und Natalbahnen ist in erster Linie dem Übergang des Durchgangs-

verkehrs auf die Lourenço Marques-Route zuzuschreiben. — Die Bahnverwaltungen ändern ihre Verkehrspolitik und lassen beim Betrieb die größte Sparsamkeit walten. — Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr und der Anteil der einzelnen Verwaltungen am Durchgangsverkehr gehen zurück. — Die Nebenlinien arbeiten infolge hoher Tarife durchweg mit Verlust. — Bei Wahl der Spurweite für Zubringerbahnen tritt in den letzten Jahren eine günstigere Beurteilung der Schmalspur ein. — Beeinflußt wird die Wendung in der Einschätzung der Schmalspur durch die neuauflebende erfolgreiche Konkurrenz des Ochsenwagens. — Die Einführung angemessener Spezialtarife beginnt den südafrikanischen Exportverkehr zu heben. — Eine Transportorganisation der Regierung und kombinierte Ozean- und Eisenbahnfrachten lassen besonders einen Maisexport großen Stils durchführen. — Südafrikanische Erzeugnisse erfahren durch besondere Einrichtungen beim Transport schnelle und sorgfältige Behandlung. — Auf allen südafrikanischen Bahnen ist das Collect on Delivery-System, eine Art Nachnahmeverfahren eingeführt. — Die geschaffenen Verkehrserleichterungen und das Einsetzen des Exports eröffnet für Land und Bahn ganz neue Perspektiven. — Neben den landwirtschaftlichen Produkten steigert sich besonders die Förderung und der Transport südafrikanischer Kohle. — Auch im Kohlenexport tritt Lourenço Marques als scharfer Konkurrent gegen die britischen Häfen auf. — Durch die schweren Züge und die ungünstigen Terrainverhältnisse gestaltet sich die Bahnunterhaltung besonders schwierig. — Ein kommissarischer Eisenbahn-Sachverständiger stellt die wirtschaftlichste Konkurrenzlinie nach dem Transvaal fest. — Die Untersuchung gibt das Exempel auf die natürliche geographische und wirtschaftliche Vorzugsstellung Lourenço Marques für die Wettbewerbszone. — Kurz vor Zustandekommen der Union hat sich der Anteil der Bahnverwaltungen am Überseeverkehr vollends zugunsten Lourenço Marques verschoben.

Kapitel IX.

Text der Transvaalkonvention.

Kapitel X.

Text der Unionsverfassung.

Anhang.

Die Organisation der südafrikanischen Seeschiffahrt.

Der Ozeanverkehr nach Südafrika ist durch einen Ring von Schiffsgesellschaften mittels des sogenannten Rabatt-

systems „tatsächlich“ oder doch „gleichsam“ monopolisiert. — Die historische Entwicklung der Schiffahrtsringe geht auf das Jahr 1877 zurück. — Die Anschlußseefrachten haben eine ergänzende wirkungsvolle Bedeutung für die Konkurrenztarife der Eisenbahnen nach der Wettbewerbszone. — Auf verschiedentlichen Konferenzen wurde über das Prämiensystem dieser Ringe verhandelt. — Eine im Jahre 1906 eingesetzte königliche Kommission zur Untersuchung aller bestehenden Schiffsringe unterbreitet 1909 der englischen Regierung ihr Ergebnis. — Die Majorität der Kommission hält die Vorzüge der Ringe für überwiegend. — Demgegenüber glaubt die Minorität, daß die Vorteile, welche die Konferenzlinien mit sich bringen, überschätzt werden. — Aus den Verhandlungen geht besonders hervor, daß die südafrikanischen Schiffsringe überkapitalisiert und zu viele Linien mit zu vielen Schiffen an dem Verkehr beteiligt sind.

Anlagen.

Tabellen.

Eisenbahnkarte von Südafrika.

Berichtigungen.

Auf Seite 5, Fußnote: statt f muß es heißen £.
„ „ 28: statt 55 % muß es heißen 50 %.
„ „ 47, Tabelle: statt t muß es heißen £.

IV.

Die Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik nach dem Burenkriege bis zur Ministerkonferenz im Jahre 1908.

In richtiger Erkenntnis des zu jenem Zeitpunkt Erreichbaren hatte Lord Milner die Vereinigung der Transvaal- und der Orange River Colony-Bahnen durchgeführt und daran anschließend durch Schaffung des Intercolonial Council die Inlandkolonien in vielen Dingen zu einem gemeinsamen Vorgehen veranlaßt. Lord Milners eigenartige Stellung in seiner doppelten Eigenschaft auf der einen Seite als High Commissioner und auf der andern Seite als Gouverneur ließ ihn die politische Einheit Südafrikas nicht so unbedingt verkörpern, um unter dem Schein der Unparteilichkeit weitergehen und Schwierigkeiten überwinden zu können, die die Küstenkolonien in ihrem blinden Eifer um die Zufuhr nach Johannesburg der Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnsystems gegenüberstellten. Solange und so nachdrücklich diese Forderung bestand, ohne die eigene Initiative des britisch-südafrikanischen Volks war sie nicht zu erfüllen.

Lord Milner konnte das Streitobjekt nur verkleinern; denn die Gütertarife über Lourenço Marques waren und blieben billiger als über die britischen Häfen, und die für die Central South African Railway rentierende und die Transvaalkonsumenten am billigsten bedienende Linie blieb die Lourenço Marques-Route[1].

---

[1] Die Gesamtdurchgangsfrachten von den einzelnen südafrikanischen Häfen für die drei Hauptgüterklassen waren:

Von Johannesburg nach	Normal-Güterklasse	Zwischenklasse	Rohstoffklasse
Port Elizabeth . .	9 f 6 sh — d 8 f 1 sh 8 d	7 f 3 sh 4 d	5 f 5 sh — d
East London . . .	8 f 16 sh 8 d 7 f 13 sh 4 d	6 f 15 sh — d	4 f 18 sh 4 d
Durban	7 f 13 sh 4 d	6 f 15 sh — d	4 f 18 sh 4 d
Delagoa Bay . .	7 f — sh — d	6 f — sh — d	4 f 3 sh 4 d

Die Vereinigung der Eisenbahnsysteme des Transvaals und der Orange River Colony war ein kühner, wenn auch kein glückhafter Schritt zur Zentralisation Südafrikas, wie sie die Zollunion bereits angebahnt hatte. Die Vielheit des britischen Südafrika war um eine Ziffer vermindert, der Anfang zu einer Zusammenschweißung der Kolonien war gemacht. In bezug auf den Verkehr waren die Grenzen zweier Kolonien aufgehoben und damit eine Neugruppierung geschaffen, welche weniger unvereinbar mit den Interessen der Kapkolonie und weniger abhängig von fremden Häfen zu sein schien. Die Central South African Railway hatte jetzt auf der Kaproute nach Johannesburg 55 % Streckenanteil, stand also nur noch um 7 % hinter der Delagoa Bay-Route zurück.

Der Netherlands Railway Company, einem rein kaufmännischen Unternehmen, das auf möglichst großen Profit bedacht war, hatte man nicht verargen können, wenn sie den Transport über eine Strecke leitete, welche ihr die größten Einnahmen brachte, und wenn die feindlich gestimmte Burenkolonie dieser Verkehrspolitik Vorschub geleistet hatte, so war dies verständlich gewesen. Wenn aber jetzt, nachdem die Burenkolonien nach heißem Ringen dem britischen Weltreichsverband einverleibt und dem britischen Südafrika angegliedert waren, die Verkehrspolitik der britischen Central South African Railway dennoch die gleiche Tendenz aufwies wie vordem die Netherlands Railway Company, deren Aktionäre über die ganze Welt verteilt waren, so muß dies zunächst Verwunderung erregen. Dennoch entsprach es der Sachlage. Für den Transvaalverkehr war der Weg über Lourenço Marques der natürliche und sowohl der den meisten Nutzen bringende für den Staat als auch der billigste für die Interessenten. Auch konnte man nicht verlangen, daß das junge britische Transvaalvolk bereits so viel Gemeinsinn und nationales Empfinden für Südafrika an den Tag legen sollte, daß es mit Hintansetzung seiner vitalsten Interessen von einem günstigen und gewohnten Verkehrsweg abwich, nur um dem Vorwurf einer antibritischen Gesinnung zu entgehen und die britischen Häfen auf seine Kosten sich bereichern zu lassen. Das Intercolonial Council brachte gleichfalls keine Wendung in der Eisenbahnpolitik Transvaals und konnte auch mit seinen Entscheidungen die Wirkungen des „Modus vivendi“ nicht neutralisieren. So lag selbst nach Schaffung der Central South African Railway nach wie vor der Kern- und Angelpunkt der südafrikanischen Eisenbahnfrage in den getrennten Eigentumsverhältnissen der Durchgangsrouten nach dem Transvaal.

Die Reibungsflächen der Eisenbahnverwaltungen wurden durch das Bauprogramm der Inlandskolonien noch vermehrt. Die großen Durchgangsrouten für den internationalen Verkehr hatten sich entwickelt, aber der Verkehr zwischen den einzelnen

Landesteilen war vernachlässigt worden. So wichtig und naturgemäß daher der Ausbau des Bahnnetzes war, die Erbitterung, die besonders zwischen der Kap- und Natalregierung hervorgerufen wurde, erreichte dadurch ihren Höhepunkt.

Der einzige Schienenweg zwischen Natal und der Orange River Colony ging auf dem Umwege über Durban, Ladysmith, Charlestown, Johannesburg-Vereeniging durch Transvaal. Nun stellte die neue Abzweigung von Ladysmith nach Van Reenen an der Grenze der Orange River Colony eine direkte Verbindung zwischen der Natal- und der Orange River Colony, über Bethlehem-Kroonstad her und eine zweite Verbindung mit dem Transvaal. Ein Jahr darauf (1907) wurde die Strecke Bethlehem-Modderport nach dem Süden der Orange Colony eröffnet und nach Bloemfontein weitergeführt, wodurch der Kapverwaltung ein altes Verkehrsgebiet streitig gemacht wurde, das sie sich denn auch durch Gewährung von Refaktien an ihre Verfrachter zu erhalten suchte[1].

Auch die Vollendung der Linie Bloemfontein-Kimberley sah die Kapverwaltung nicht gern, obwohl die Diamantgruben dadurch den Kohlenfeldern Natals und Transvaals näher gerückt waren und besonders der große Umweg, den man bisher durch das Ausfahren des Bahndreiecks nach Süden bis De Aar machen mußte, um von Bloemfontein nach Kimberley zu gelangen, wegfiel. Ebenso sträubte sich die Kapverwaltung gegen die Verbindung Kroonstad-Vierfontein, das bereits Anschluß nach Klerksdorp hatte und so Natal einen Verkehr mit dem Südwesten Transvaals in Aussicht stellte.

Auf der andern Seite wieder hatte die Kapregierung von Fourteenstreams auf der Kap-Kimberley-Mafeking-Route an die Johannesburg-Klerksdorp-Linie im Transvaal angeschlossen, um Port Elizabeth einen Teil des Handels Westtransvaals zu sichern, der früher über Delagoa Bay-Durban ging.

Die Eröffnung der Strecke Bethlehem-Kroonstad, die die Kornlinie Südafrikas genannt wird, hatte wiederum die Wirkung, einen Teil des Verkehrs der Orange River Colony über Durban zu leiten, der seit der Eröffnung der Freistaat-Hauptlinie eine Domäne Port Elizabeths und East Londons gewesen war. Das Abströmen dieses Verkehrs nach Natal suchte die Kapverwaltung natürlich gleichfalls zu paralysieren.

Einen weiteren Streitpunkt bildete die Witbank-Brakpan-Linie, die eine Abkürzung und Verbesserung der Lourenço Marques-Route darstellt, aber zur Zeit des Zustandekommens des Modus vivendi noch nicht bestand, und auf die man des-

---

[1] Seit Juli 1907 gewährten die Kapbahnen von Port Elizabeth und East London nach der Orange River Colony Frachtrabatte, die erst mit dem Transvaalabkommen von 1908 wegfielen, wobei die Frachtrate um 1 sh 8 d herabgesetzt wurde.

halb die Vorzugstarife der Stammstrecke nicht ausdehnen lassen wollte.

Die günstigste Linie nach Johannesburg von Lourenço Marques war die ursprünglich geplante Trasse Springs-Breyton durch das Swaziland, deren portugiesischer Streckenteil auch bereits bis Lebombo Port gebaut ist; ihre Vollendung aber würde eine weitere Verbesserung für den Verkehr von Lourenço Marques nach dem Transvaal bedeuten und somit den britischen Häfen und Bahnen noch mehr Abbruch tun, Grund genug, um den Bau bis auf den heutigen Tag zu hintertreiben.

Wenn man den Rückgang der Einfuhr über die Kaphäfen nach dem Transvaal und der Orange River Colony verfolgt, so wird man das Vorgehen und die schroffe Haltung besonders der Kapkolonie in diesen die Eisenbahnkonkurrenz erhöhenden Neubaufragen verstehen. Es war der Kampf um die lohnende Existenz, den die Kapbahnen führten.

Die durchgeführten Neubauten vermehrten die Gegensätze aller Bahnverwaltungen und machten die an und für sich schon unsteten Verkehrsverhältnisse ganz Südafrikas noch mehr schwanken. Jeder Angriff auf ein fremdes Verkehrsgebiet rief wieder Gegenmaßregeln hervor, und man war nahe vor dem Ausbruch des allgemeinen Frachtenkrieges mit all seinen unheilbaren Folgen. Nur das versöhnende Eingreifen des High Commissioners ließ es nicht zum äußersten kommen [1].

Für die Transvaal- und Orange-Regierung konnte der High Commissioner selbst handeln, und bei den Kap- und Natalministerien wußte er in gleicher Richtung seinen Einfluß geltend zu machen. Man schuf Provisorien, schloß zeitliche Übereinkommen und Kompromisse in der Erwartung einer baldigen Konferenz, auf der all diese Differenzen zum Austrag kommen sollten. Es war gleichsam ein Waffenstillstand. Eine wirkliche Besserung und Lösung aller strittigen Verkehrsfragen erwartete man von der Föderation oder Unifikation Südafrikas. Man war mit aller Weisheit zu Ende, und ein weiteres Herumexperimentieren konnte die Situation nicht wesentlich verändern. Es galt, sich vorläufig mit dem Modus vivendi zu bescheiden. Hinter der Szene wurde im Stillen wie auch in der Öffentlichkeit der Boden vorbereitet nicht nur für den Zusammenschluß der Bahnen, sondern für eine große politische Einigung ganz Britisch Südafrikas. Dabei scheint die Konkurrenz des portugiesischen Hafens den Konföderationsgedanken besonders gefördert zu haben. Im Interesse der Staatsraison versuchte Lord Selborne in diesen Streitfragen versöhnend und aufschiebend zu wirken; er ließ keine Gelegenheit vorübergehen, um als High Commissioner und Generalgouverneur von Trans-

[1] Selborne a. a. O.

vaal und Orange River Colony auf die Notwendigkeit einer Union Südafrikas hinzuweisen.

Seine vornehmste Aufgabe war immer wieder, den imperialistischen Gesichtspunkt zu betonen und so eine gemeinsame Parole auszugeben, welche alle trennende Parteipolitik hinter den großen Gedanken einer nationalen Einigung Britisch-Südafrikas allmählich zurücktreten ließ. Für wie ernst der High Commissioner die Zerwürfnisse unter den Kolonien hielt, geht daraus hervor, daß er noch anfangs 1907 von einem fünf Jahre dauernden Bürgerkrieg sprach. So sehr die Verhältnisse zu einem Zusammenschluß drängten, so wenig wollte die englische Regierung doch den Schein hervorrufen, als oktroyiere sie die Union den südafrikanischen Regierungen auf. Sie wollte die ersten positiven Schritte dazu von den Parlamenten ausgehen sehen; dazu war aber erforderlich, daß der Transvaal und die Orange River Colony, die damals noch Kronkolonien waren, ihre Selbstverwaltung erhielten. Es ist als ein Dokument wahrhaft liberalen Geistes anerkannt worden, daß der Sieger dem Besiegten in Gestalt demokratisch-parlamentarischer Selbstbestimmungsrechte im Jahre 1907, also bereits wenige Jahre nach Abschluß des Krieges, die geraubte Autonomie zurückgab.

Der Zusammenschluß des britischen Südafrika war gerade jetzt eine Forderung der politischen Zweckmäßigkeit. Dieser Gedanke war schon viele Jahre vorher, nämlich im Jahre 1854, unter dem Kolonialsekretär Lord Carnarvon und dem Gouverneur Sir George Grey aufgetaucht und harrte seit dieser Zeit seiner Verwirklichung. Man fühlte instinktiv, was eine Trennung in verschiedene Kolonien für Südafrika bedeute, obwohl die englische Regierung damals noch keine Ahnung von den Schätzen am Witwaterstand hatte; der Oranje-Freistaat griff 1858 die Idee auf, und eine Resolution des Volksraads bewegte sich ebenfalls in dieser Richtung. Der Boden für eine so großzügige Politik war jedoch ungenügend vorbereitet, und der Gedanke drang nicht durch, obwohl Carnarvon durch seinen Sendling Froude in Südafrika für ihn Stimmung zu machen versuchte. 1876/77 suchte England diesen Zusammenschluß dem südafrikanischen Volke als „gift“ [1] sogar aufzuzwingen, und die Annexion Transvaals, die indessen 1881 wieder rückgängig gemacht wurde, sollte hierzu den Anfang machen.

Den ersten praktischen Erfolg zeitigte der wachsende interkoloniale Handelsverkehr. Im Jahre 1888 wurde die erste südafrikanische Zollkonferenz in Kapstadt abgehalten. Sie scheiterte an dem ablehnenden Verhalten Transvaals. Aber

[1] Selborne a. a. O.

auf einer zweiten Konferenz zu Bloemfontein im Jahre 1889 bildeten sich die ersten Ansätze zu einer südafrikanischen Zollunion. Die Kapkolonie und der Orange-Freistaat schlossen einen Vertrag, wonach die Eingangszölle für den vom Meere abgeschlossenen Freistaat in den Kaphäfen erhoben und abzüglich 3 % für Erhebungskosten an denselben abgeführt wurden. Im Jahre 1891 wurde das Basutoland und 1893 das Bechuanaland-Protektorat einbezogen. 1898 kam eine neue Konvention, auf der die Zollsätze etwas ermäßigt wurden, und welcher auch Natal beitrat, zustande. Auf dieser Basis bestand zwischen der Kapkolonie, dem Orange-Freistaat und dem Bechuanaland-Protektorat, dem Basutoland und Natal Freihandel. Nur Transvaal stand noch abseits, und wie die Netherlands Railway Company hohe Eisenbahnfrachten, so erhob die Transvaalregierung an ihren Grenzen hohe Zölle.

Vor Abschluß der Zollunion hatten sich die einzelnen Kolonien ebenso wie beim Transitverkehr durch handelspolitische Mittel bekämpft. Prämien und Rabatte wurden gewährt, um einen Ausgleich in den Zolldifferenzen herbeizuführen.

Als der Transvaal im März 1908 als britische Kolonie zugleich mit Süd-Rhodesia der Zollunion beigetreten war, bestand für ganz Südafrika freier Güteraustausch — scheinbar; denn die Tarifpolitik der Bahnverwaltungen ließ die Zollpolitik nicht zur Geltung kommen. Die Differentialfrachten und zahlreichen Ausnahmetarife wirkten wie indirekte Gegenzölle.

Die Nachwehen des Krieges und die allgemeine Depression ließen zunächst keine stabilen Verhältnisse aufkommen. Die Kapkolonie und Natal mußten ihre Finanzpolitik fortgesetzt ändern, was schließlich Natal veranlaßte, aus der Zollunion wieder auszutreten. Im März 1906 wurde die ganze Materie in einer neuen Konferenz behandelt, bei der auch portugiesische Delegierte, darunter der Gouverneur von Mozambique, anwesend waren[1]. Doch fehlte hier jeder leitende Gedanke; eine zielbewußte Politik, die Südafrika als wirtschaftliches Ganze behandelt hätte, lag nicht im Geist der Verhandlungen. Die Forderungen der Kolonien waren von Lokalinteressen diktiert, und kompliziert wurde die Sache durch das Hereinspielen der Eisenbahnkonkurrenz. Die einzelnen Regierungen waren gewohnt, ihre Eisenbahntarife in ihrem Sinne auszugestalten, und in dem Bestreben, ihren Staatsschatz durch die

[1] Den Anschluß Mozambiques hätte Britisch-Südafrika gern gesehen, der Eintritt der portugiesischen Kolonie in die Zollunion stand jederzeit offen. Durch den Lebensmittelvertrag von 1876 mit Transvaal nahm Mozambique an und für sich zur Zollunion eine außerordentliche Stellung ein, aber gänzlich in ihr aufzugehen hat es sich bis auf den heutigen Tag geweigert.

Eisenbahnrente zu füllen, vor allem versucht, möglichst hohe Betriebsüberschüsse zu erzielen, ohne dabei Rücksicht auf die Maßnahmen der Zollunion zu nehmen.

Eine Auflösung der Union hätte nicht nur einen Zollkrieg, sondern auch einen Eisenbahntarifkampf im Gefolge gehabt, und nur die Furcht hiervor und das Bewußtsein von dem Herannahen der Föderation bringen noch einmal einen Abschluß zustande. Erst für den Juni 1908 kündigte der Transvaal neuerdings die Union, blieb aber dann doch weiter dabei, und so läuft der Vertrag seit dem 30. Juni 1909 mit dreimonatlicher Kündigung von selbst immer zwölf Monate weiter[1].

In den Jahren nach dem Kriege haben die Verwaltungen vielfach vorsichtig lavieren müssen, um einem Tarifkriege zu entgehen. Von Jahr zu Jahr, von Konferenz zu Konferenz schleppte man die unhaltbare und doch im einzelnen unlösbare Situation fort.

Wie vor dem Kriege so ergriffen auch jetzt die Küstenkolonien die Initiative, um eine Änderung in den bestehenden Verkehrsverhältnissen herbeizuführen. Obwohl die Wirkung des Status quo ante bellum, der durch den „Modus vivendi" wiederhergestellt war, sich noch nicht überall fühlbar machte, forderte Ende 1903 die britischste der südafrikanischen Kolonien, Natal, obwohl sie mit 44 % damals ihren höchsten Anteil an der Gesamtüberseeeinfuhr hatte, den sie freilich nur dem kurz vorher beendeten Kriegszustande zu verdanken hatte, eine Konferenz.

Der Originalantrag Natals lautete auf eine Verschmelzung der südafrikanischen Eisenbahnsysteme. Langwierige Verhandlungen wurden geführt, aber der Antrag wurde, wie es nicht anders zu erwarten war, abgelehnt.

Auf einer im Februar 1905 zusammengetretenen Konferenz wurde die Frage von neuem aufgerollt, und das schnelle Abfließen des Verkehrs nach Delagoa Bay machte sie brennend. Das große Ziel einer Vereinigung aller Bahnen konnte auch auf dieser Konferenz noch nicht erreicht, sondern nur um einen Schritt der Verwirklichung näher gebracht werden. Die

---

[1] Gewisse Artikel aus dem Vereinigten Königreich hatten seit dem 15. August 1903 einen Vorzugszoll von zuerst 2½, dann 3 % ad valorem, und für Güter, die nicht nach Wert verzollt wurden, einen Rabatt von 25 % — eine nicht zu unterschätzende Erleichterung für die britischen Produkte. 1904 wurde dieser Vorzugszoll auch auf die Dominion of Canada im Jahre 1906 auf Australien und 1907 schließlich auch auf die Neu-Seelandprodukte ausgedehnt. Für die Behandlung südafrikanischer Exportprodukte gilt das Reziprozitätsverhältnis. Eisenbahnschienen sowie rollendes Material sind für die Einfuhr aus dem vereinigten Königreich und den im reziproken Zollverhältnis stehenden Kolonien frei. Aus fremden Ländern beträgt der Zoll 3 % ad valorem.

Verhandlungen drehten sich um die Fixierung der Durchgangssätze nach den verschiedenen Häfen, eine Aufgabe, an der man sich schon 1903 in Bloemfontein ganz vergeblich versucht hatte. Die Frachtsätze von Port Elizabeth, East London und Durban nach Witwatersrand konnten den bestehenden Durchgangsfrachten von Delagoa Bay nicht gleichgestellt werden; nicht einmal eine Herabsetzung pro rata durfte nach den Bestimmungen des Modus vivendi erfolgen. Die geographische Überlegenheit, die von seiten der Küstenkolonien wohl anerkannt wurde, ließ sich auch nicht aus der Welt schaffen, aber man wollte wenigstens durchsetzen, daß der vertragsrechtliche Vorzug, der eine autonome Tarifgestaltung der britischen Verwaltungen unmöglich machte, sein Ende erreiche. Bei aller Anerkennung der zweifellos wichtigen und unentbehrlichen Eingeborenen-Anwerbung aus der portugiesischen Provinz erschien es doch unhaltbar, daß diese mit dem Opfer einer so schwerwiegenden Frachttarifkonzession für die Delagoa Bay-Route erkauft werden mußte.

Die Küstenverwaltungen sahen sich schmerzlich in der Erwartung getäuscht, den Hauptanteil aus dem Transvaalverkehr zu erhalten und mithin eine erträgliche Rente daraus zu ziehen, zumal sie große Kapitalien in ihren Häfen angelegt hatten. Der große Rückgang im Durchgangsverkehr der britischen Häfen nach dem Transvaal war nur zum kleinen Teil dem Niedergang des Handels zuzuschreiben; denn während der Abfall bei den südafrikanischen Bahnverwaltungen für die Kaphäfen etwa 45 %, für Port Natal 39 % betrug, wies Lourenço Marques nur einen Rückgang von 5 % auf.

Man stellte auf der Konferenz die Forderung, den Verlust der Einnahmen, den die Differenzierung der Frachten von den entfernteren Häfen brachte, auf die verschiedenen Verwaltungen zu verteilen. Da das aber einen Angriff auf die vornehmste Einnahmequelle des Transvaalstaatsschatzes darstellte, lehnten die Transvaaldelegierten diese Forderung rundweg ab. Eine zweite, geradezu unmögliche Forderung, wie sie schon auf der Konferenz 1895 gemacht worden war, nämlich $^2/_3$ des Transvaalverkehrs über die britischen Häfen zu leiten, war für Transvaal und Portugal unannehmbar.

Durch die Verhandlungen der Konferenz kommt klar zum Ausdruck, daß eine Besserung für die Kaphäfen nur durch finanzielle Opfer Transvaals möglich gewesen wäre. Materiell hatte Transvaal nichts von den Schwesterkolonien, sondern von der portugiesischen Provinz zu gewinnen. Den Verkehr von ihrer gut zahlenden Linie auf weniger rentierende Kap- und Natalstrecken übergehen zu sehen, lag nicht in ihrem Interesse. Eine größere Verkehrszuweisung durch Frachtermäßigung auf den Kaprouten hätte einen Ausfall der Eisenbahnrente bedeutet, der die Orange River Colony mit dem

Transvaal zur Hälfte getroffen hätte. Da die Herabsetzung der Frachten aber nur für die Wettbewerbszone im Transvaal und nicht auch für die Orange River Colony-Stationen gedacht war, würden sich die Transvaalkonsumenten allein der Wirkung dieser Maßnahme, nämlich des ganzen Vorteils der billigen Fracht, erfreut haben.

Die Eisenbahngemeinschaft war, wie Lord Milner selbst zugibt, nicht nur bei 75, sondern bei 95 % der Bevölkerung Transvaals und der Orange River Colony nichts weniger als beliebt. Daß trotzdem die beiden Kolonien gemeinsam vorgingen, ist der Errichtung des Intercolonial Council zu danken. Tiefergehende Divergenzen, wie ein Auftauchen der Triftfrage von 1895, waren unmöglich gemacht; denn durch die gemeinsame Eisenbahnverwaltung partizipierte die Orange River Colony an den Einnahmen, die durch den Verkehr auf der Delagoa Bay-Strecke gemacht wurden. Ein Sonderinteresse, die Kaprouten im Durchgangsverkehr mehr berücksichtigt zu sehen, hatte die Orange River Colony nicht, und für das Intercolonial Council galt, was noch Krüger für Transvaal ausgesprochen hatte: „Seinen Steuerzahlern gegenüber könne er nicht verantworten, die Güter über Viljoensdrift statt über Komati Poort gehen zu lassen."

In schärfster Weise wurden von den Küstenkolonien die Abmachungen des Modus vivendi angegriffen. Besonders wurde die Bestimmung des Artikels 4 verurteilt, die eine eintretende Reduzierung der Durchgangsfrachten auf allen Konkurrenzlinien gegenüber Lourenço Marques nicht pro rata, nach dem Frachtsatz, sondern immer nur proportional der ursprünglichen Frachtdifferenz zuließ.

Da die Reichsregierung für die Einhaltung des „Modus vivendi" verantwortlich war, mußte der High Commissioner als Vertreter derselben und Präsident der Konferenz alle scharfen Kritiken gegen diesen Staatsvertrag schon mit Rücksicht auf die portugiesische Regierung zurückweisen. Das alte Freundschaftsverhältnis Transvaals mit der portugiesischen Kolonie wünschte man nicht zu trüben, um so weniger, als man die Arbeiterquelle nicht versiegen lassen durfte.

Es ist zu verwundern, daß wenigstens die Forderung anerkannt wurde, den Küstenkolonien eine gewisse Anteilquote am Durchgangsverkehr durch Verringerung des Frachtvorzugs Lourenço Marques, der als Ungerechtigkeit gegenüber den britischen Küstenkolonien empfunden wurde, zuzugestehen. Die berechtigte Anerkennung war aber noch keine Lösung, und die ewige Schwierigkeit, daß eine Kolonie die Kosten, die andere den Vorteil davon tragen sollte, blieb bestehen. Ebenso blieben die Höhe der Zuteilungsquote und der Modus der Durchführung der Verteilung immer noch offene Fragen.

Es wurde wohl vorgeschlagen, die reinen Betriebskosten der Aufstellung der Tarife zugrunde zu legen und zu diesem Zwecke auf den einzelnen Durchgangsrouten durch besondere Erhebungen die Betriebskosten zu ermitteln. Der Reinertrag, der nach dieser Feststellung den Bahnen aus dem Transittransport verbliebe, sollte einen Anhalt für die Verkehrszuteilung geben. Was man sich von dieser Untersuchung versprechen durfte, auch wenn das Ergebnis zugunsten der Kaprouten ausfallen sollte, zeigt die Erwiderung, die ein Transvaalvertreter auf die Anfrage Dr. Jamesons von der Kapregierung gab: „ob Transvaal den Modus vivendi kündigen würde, wenn sich herausstellen sollte, daß die Delagoa Bay-Linie nicht die billigste Route sei". Die vorsichtige Antwort lautete: „das sei eine Sache der hohen Politik, die auch vom wirtschaftlichen Standpunkt zu betrachten wäre. Wenn der Verkehr über Durban oder Port Elizabeth sich billiger stelle, würden die Güter an und für sich den Weg dieser Routen nehmen".

Die reinen Betriebskosten pro Tonnenmeile veranschlagte man auf der südlichen Hauptdurchfuhrlinie von der Orange River Colony-Grenze bis Germiston, das im Zentrum der Wettbewerbszone liegt, auf 0,5 d per Tonnenmeile, auf der südwestlichen Durchgangslinie von Volksrust bis Germiston auf 0,7 d, und auf der Ostlinie dieStrecke Komati-Poort bis Germiston auf 0,75 d, und nach Verbesserung der Strecke durch die Witbank Linie, wodurch viele verlorene Steigungen wegfielen, schätzte man die reinen Unkosten der Ostlinie pro Tonnenmeile auf 0,65 bis 0,7 d[1].

Die Distanz und die Betriebskosten durften nicht die ausschließlichen Gesichtspunkte einer Tarifaufstellung bilden. Durch die Tarifierung auf Meilenbasis z. B. war die Natalstrecke über Volksrust um volle 20 % teurer als die Ressano Garcia-Linie nach Johannesburg, die wegen ihrer höchst ungünstigen Linienführung eigentlich doch mit sehr hohen Betriebskosten zu arbeiten hatte Wenn anderseits die Kapbahnen nicht ausschließlich nach ihren Betriebskosten die Frachten festsetzten, sondern eine gleich niedere Gesamtdurchgangsfracht, ungeachtet der beträchtlichen Mehrlänge, wie die anderen kürzeren Routen berechnen würden und, ohne durch den Modus vivendi gebunden zu sein, berechnen könnten, so würden sie vielleicht nur einen kleinen Profit, aber wahrscheinlich einen großen Anteil des Transvaalverkehrs sich ge-

---

1 Man muß diesen Schätzungen der reinen Betriebskosten die bestehenden Frachtsätze auf den Strecken der Central South African Railway, wie sie die bereits an anderer Stelle angegebene Tabelle aufweist, gegenüberhalten, wo gerade die leichtest zu betreibende Kaproute den höchsten Frachtsatz aufweist.

sichert und damit nur nach einem kaufmännischen Grundsatz gehandelt haben. Dies waren Ansichten und Behauptungen einzelner Konferenzmitglieder. Ein positives Resultat konnten all diese Erörterungen nicht zeitigen, und die Verhandlungen wurden am Ende so erbittert geführt, daß ein Delegierter sagen konnte: „unter den alt-niederländischen Regiem seien die Verkehrsfragen besser gewesen als unter der Central South African Railway".

Die trostlose Situation zeigt der Appell Lord Milners an die Generosität der reichen Central South African Railway-Verwaltung: „ein vornehmes Beispiel für ganz Südafrika zu geben und ihren Schwesterkolonien die Hand zu reichen". Daß überhaupt eine Einigung über die obengenannten Maßnahmen erreicht wurde, ist das Verdienst Lord Milners, der seinen ganzen Einfluß darauf verwandte, daß wenigstens im Prinzip einer Reduktion in der bestehenden Begünstigung der Delagoa-Bay zugestimmt wurde, und auch dieser Antrag ging nur gegen die Stimmen Transvaals, das in der Minorität blieb, durch. Damit hatte man sich wohl auf einen leitenden Gedanken geeinigt, aber für dessen Ausführung machte sich das Fehlen einer Zentralbehörde für Südafrika sehr nachteilig fühlbar. Die Beschlüsse der Konferenz waren für keine Kolonialregierung bindend, noch weniger natürlich für die portugiesische Regierung, deren Vertreter den Verhandlungen ohne Vollmachten beigewohnt hatten. Der wichtigste Schritt mußte sein, die portugiesische Regierung zu einer Änderung des Modus vivendi, wie sie das Arrangement, das in der Konferenz zur Annahme gelangt war, bedingte, zu bestimmen. Das konnte nur durch das Auswärtige Amt in London geschehen, welches auch wirklich mit der portugiesischen Regierung in Lissabon über diesen Gegenstand Noten wechselte. Der Notenaustausch zwischen dem britischen und portugiesischen Auswärtigen Amt einerseits und zwischen der britisch-südafrikanischen Kolonialregierung und dem Auswärtigen Amt anderseits war aber zu umständlich, um sofort einen vollen Erfolg zu verbürgen. Seit jener Zeit dauerten die Verhandlungen zwischen dem Staatssekretär der Kolonien und den britisch-südfrikanischen Kolonialregierungen einerseits, der portugiesischen Regierung anderseits fort, die erst im März 1909 durch das Zustandekommen der Transvaalkonvention ihren endgültigen Abschluß gefunden haben.

Die Anträge der Konferenz in Bausch und Bogen von der portugiesischen Regierung angenommen zu sehen, war nicht zu erwarten. Die Abmachungen der Konferenz waren in der Hauptsache doch nur Kompromisse zwischen den britischen Kolonien selbst, die nur durch beträchtliche Zugeständnisse aller Teilnehmer im Vergleich zu den ursprünglichen Festsetzungen zustande gekommen waren, und in der Natur

des Verhandlungsgegenstandes lag es, daß der Kompromiß weitere Kompromisse nach sich ziehen mußte. Die portugiesische Regierung hatte guten Grund, an den bestehenden Verhältnissen nichts geändert zu wissen, und da die Verhandlungen für sie unverbindlich waren und sie recht wohl den Antagonismus der drei verschiedenen britischen Kolonialverwaltungen auszunützen verstand, brauchte sie nur eine Modifizierung der Konferenzvorschläge zu verlangen, was eine neue Konferenz nötig machte. Dadurch gewann die portugiesische Regierung alles, was sie wollte, nämlich Zeit. Aber auch wenn sie ihre volle Zustimmung zu dem Konferenzresultat gegeben hätte, so müßte doch erst jede einzelne Regierung der britisch-südafrikanischen Kolonien die Beschlüsse für sich annehmen, bevor sie für Südafrika hätten in Kraft treten können. Irgendeine der drei Regierungen hätte alle Mühe der Konferenzarbeit illusorisch machen können.

Eine einstimmig angenommene Resolution, daß die südafrikanische Eisenbahnfrage einzig befriedigend durch einen Pool aller Eisenbahnverwaltungen gelöst werden könne, gab den Verhandlungen einen würdigen Abschluß. Wenn auch der Beschluß mehr ein platonischer und nicht die wirklichen Gefühle einer großen Anzahl von Konferenzteilnehmern zum Ausdruck brachte, so war damit doch ein bedeutender Schritt vorwärts gemacht, und es stand zu erwarten, daß künftige Konferenzen allmählich die bestehenden Schwierigkeiten überwinden würden. Mit der Zeit konnte sich das Land daran gewöhnen, die gemeinsamen Interessen von einem großen nationalen Gesichtspunkt zu betrachten, der zuletzt doch zur Föderation oder Unifikation von Britisch-Südafrika führen mußte.

Im Anschluß an die Konferenz und im Einvernehmen mit den Teilnehmern derselben setzte der Nachfolger Lord Milners, Lord Selborne, in einem ausführlichen Memorandum vom 15. September 1905, das vertraulich an alle Gouverneure gerichtet war, die Gründe und Grundzüge sowie die Vorteile der zu erstrebenden Einigung aller Eisenbahnverwaltungen auseinander[1]. In dem Exposé ist darauf hingewiesen, wie der Durchgangsverkehr nach dem Transvaal und der Orange River Colony kurzsichtigerweise und infolge der historischen Entwicklung als der einzig nutzbringende Verkehr von den Eisenbahnverwaltungen der Kolonien angesehen wird. Der Lokalverkehr dagegen, der gerade für die innere Entwicklung Südafrikas so wertvoll sei, erfahre eine geringe, jedenfalls nicht die gebührende Beachtung. Tarife, die höher als auf den Hauptlinien oder ebenso hoch seien, könnten den Lokal-

[1] Selborne memorandum 1905.

verkehr nie rentabel gestalten und die Eisenbahn dort niemals zum gewöhnlichen Transportmittel werden lassen. Dabei seien die Durchgangstarife selbst noch nicht einmal niedrige. Durch die Differenzklausel lasse man sich abhalten, die Tarife zu ermäßigen, um die Güter mit angemessenen Frachten in den Randbezirk zu bringen. Kein Wunder, wenn die Transvaalinteressenten die billigste, kürzeste und bestrentierende Linie benutzen. Die bloße Eifersucht der Verwaltungen auf den Delagoa Bay-Verkehr könne die bestehenden Verhältnisse nicht aus der Welt schaffen.

Wenn der High Commissioner ausführte, geographisch und wirtschaftlich sei Südafrika eins, so entsprach das mehr seinem Wunsche als den Tatsachen. Richtig aber ist, daß zur Scheidung der verschiedenen Eisenbahnsysteme lediglich die historische Entwicklung geführt hat. Natürliche Hindernisse existierten nicht. Solange unter den verschiedenen Verwaltungen die Einnahmen jeder Kolonie gesondert zur Befriedigung fiskalischer Bedürfnisse zur Verwendung kamen, mußte der Lauf jeder Tonne nach dem Rand eifersüchtig verfolgt werden, und der Bau jeder neuen Linie neue Opposition hervorrufen.

Die Central South African Railway konnte, wie Selborne sagte, dem Schein mangelnden Patriotismus nicht entgehen, weil sie Bahnen und Häfen der britischen Kolonien einem fremden Hafen opferte, wenn auch der Vorwurf des Aussaugens und des Besteuerns, den die Transvaaler gegen die Kapkolonie und Natal erhoben, nicht ganz unberechtigt war. Nur britische Unterstützung hat die Entwicklung Transvaals zu seiner heutigen Blüte möglich gemacht. Zu einer Zeit, als von der portugiesischen Kolonie keine Hilfe zu erwarten war, wurden große Kapitalien in den Bau und Ausbau von Schienenwegen und Kaianlagen gesteckt. Und gerade Südafrika, wo keine natürlichen Verkehrswege den Ausgleich zwischen den Erzeugungs- und Verbrauchsstätten ermöglichen, ist besonders abhängig von den Transportverhältnissen und -möglichkeiten, wie kaum ein anderes Land der Welt. Wollte man die aufgewandten Kosten für Bahnen und Hafenanlagen verzinsen und die finanzielle Bürde den einzelnen Kolonien abnehmen, so konnte das nur durch eine Verbindung der Interessen Transvaals mit denen der Küstenkolonien geschehen. Die Möglichkeit dazu gab ein einheitliches Eisenbahnsystem, das die Kap- und Natalbahnen sowie die zentralsüdafrikanischen und portugiesischen umfassen mußte [1].

Der Staatsmann verkannte die Schwierigkeiten der Aufgabe nicht und betonte, daß vor allem die Kolonien sich

[1] Selbornes späterhin geäußerte Ansicht war, die Lourenço Marques-Bahn nicht in diese Vereinigung einzuschließen.

politischer Mäßigung und Zurückhaltung befleißigen und sich zu weitgehenden Kompromissen verstehen müßten. Für das wichtigste Problem der Vereinigung hielt Selborne die Entscheidung über die finanzielle Stellung und die Aufsicht der lokalen gesetzgebenden Körperschaften an der Verwaltung der Bahnen. Als Basis für den Ausgleich dachte sich der High Commissioner eine Verteilung des Minus und Plus aller Eisenbahneinnahmen, wobei die Bahnen in erster Linie ihre Betriebskosten decken und nicht eine fiskalische Einnahmequelle bilden sollten. Selborne schlug als Verwaltungs- und Kontrollbehörde, die den einzelnen Ansprüchen der Verkehrsinteressenten gerecht werden und fähig sein sollte, ein so großes und ausgedehntes Bahnnetz nach einheitlichen Grundsätzen zu verwalten, die Errichtung einer permanenten Kommission vor, womit nach seiner Meinung allen privat- und gemeinwirtschaftlichen Forderungen Genüge geleistet werden könnte. Die Kontrolle der einzelnen Parlamente wollte er durch die Fusion der Verwaltungen ausschalten. Die öffentliche Kontrolle sollte nur durch die Stellung unter eine verantwortliche Zentral-Aufsichtsbehörde gewahrt werden. Durch Errichtung eines in gewissen Zwischenräumen zusammentretenden Eisenbahnrats, der aus Mitgliedern der gesetzgebenden Körperschaften zusammengesetzt und von diesen gewählt würde, sollte diese Staatsaufsicht ausgeübt werden. Durch diese Zusammensetzung der ständigen Verwaltung und der obersten Aufsicht glaubte man eine Organisation schaffen zu können, die nie zu einem politischen Kauf- oder Handelsobjekt herabsinken, dagegen die Interessensolidarität augenfällig zum Ausdruck bringen würde. Die Vorherrschaft irgendeines Handelszentrums einer Kolonie in den Verkehrsangelegenheiten hielt man dadurch für ausgeschlossen. Für die Änderung der Organisation, die man sich nach und nach vor sich gehend dachte, bestand ein Vorbild in dem Intercolonial Council der Central South African Railway. Wie weit die Verschmelzung gehen sollte, ob nur die Stammlinien in den Pool einbezogen, und die Zweiglinien den Lokalverwaltungen belassen werden sollten, darüber war man sich noch nicht schlüssig. Die erste Lösung wäre sicher die schnellste, aber mit ihr wären auch schwere Nachteile verbunden gewesen. Schon die Frage, was Neben- und Hauptlinien seien, mußte zu Meinungsverschiedenheiten führen.

Um die Vereinigung in großen Zügen festzulegen, sollten Vertreter der verschiedenen Kolonien mit Vollmachten ausgerüstet zu einer Konferenz einberufen werden. Vorher schon sollten die Regierungen ihre Stellungnahme bekanntgeben. Da es sich nicht nur um eine akademische Besprechung handeln sollte, mußte man sich auf längere Verhandlungen gefaßt machen. War eine Übereinstimmung aller Kolonien anfänglich nicht zu erreichen, so sollte es doch zwei Kolonien

ermöglicht sein, die Vereinigung einzugehen, während die übrigen zu irgendeinem Zeitpunkt eintreten konnten. Daß man übrigens auch mit dem Wiederaustritt einer Kolonie aus der Eisenbahngemeinschaft rechnete, läßt das Memorandum, welches diesen Fall besonders in Erwägung zieht, erkennen.

Nach Festlegung der Richtlinien und fundamentalen Grundsätze sollte eine Spezialkommission, ein Ausschuß von Abgeordneten unter einem von den Wählern unabhängigen Vorsitzenden die Einzelfragen behandeln. Die Verhandlungen und Ergebnisse der Kommission sollten der Konferenz vorgelegt werden, wo deren endgültige Annahme und Verbesserung erfolgen konnte, und das Resultat der Konferenz wiederum sollte den Parlamenten der Kolonien zur Ratifikation vorgelegt werden. Eine Kräftigung der britischen Schienenwege und eine Sanierung der Eisenbahnfinanzen sowie ein Aufhören des interkolonialen Antagonismus konnte, wie die Ausführungen Selbornes überzeugend darlegen, einzig und allein eine gemeinsame Verwaltung aller britisch-südafrikanischen Eisenbahnen bringen. Diese Vereinigung der Bahnverwaltungen konnte für sich allein erfolgen und damit gleichzeitig eine Aufhebung oder Modifizierung des „Modus vivendi" herbeiführen oder aber sich im Rahmen einer großen politischen Einigung vollziehen. Unter den bestehenden Verhältnissen drohte dem südafrikanischen Verkehrssystem ständig der Tarifkampf.

In eingehenden Berichten behandeln die Gouverneure und Minister der Kolonien die Vorschläge Selbornes, von denen die Ausführungen des Premierministers der Kapkolonie am markantesten den Standpunkt der Küstenkolonien wiedergeben. Vor allem wendet er sich gegen die allgemeine unter den Transvaalern verbreitete Idee, daß die Küstenkolonien ungerechterweise durch hohe Tarife das Leben in Transvaal verteuern und selbst an dem Abfall des Verkehrs von ihren Routen schuld seien. Die Durchgangsfrachten seien tatsächlich niedriger als die Lokalfrachten, und doch gingen von der Gesamteinfuhr Transvaals nur 10 % über die Kapbahn. Die Sätze per Tonnenmeile seien im Gegenteil auf den Anschlußlinien im Orange-Fluß-Gebiet von der Grenze der Kapkolonie an viel höher als auf den Kapstrecken und müßten doch eigentlich entsprechend den leichteren Terrainverhältnissen und den sehr billigen Betriebskosten gerade umgekehrt niedriger sein zum Vorteil der Orange River Colony und der Konsumenten in Transvaal. Obwohl also, führt der Premierminister aus, die Durchgangsfrachten billiger waren als die Lokalfrachten, erkläre sich die Kapkolonie im Einverständnis mit Natal bereit, eine Herabsetzung eintreten zu lassen; aber der bestehende willkürliche und ungerechte Differentialtarif zugunsten der

Delagoa Bay werde keine anhaltende Besserung erzielen lassen und einen erfolgreichen Wettbewerb für die Küstenkolonien unmöglich machen. Der „Modus vivendi“ stelle doch weiter nichts dar als ein Verbot, mit der Delagoa Bay in freien Wettbewerb zu treten; dies widerspreche jeglichen wirtschaftlichen Prinzipien, besonders aber der oft aufgestellten Behauptung, daß die Delagoa Bay-Route der natürliche Kanal für die Transvaalzufuhr sei. Damit werde nur eine Politik verfolgt, die Transvaal den südafrikanisch-britischen Kolonien entfremde. Ein Vorschlag, die Richtung dieser Politik zu ändern, sei herzlich zu begrüßen. Die Delagoa Bay bleibe doch immer ein fremder Hafen, auch wenn sie einer befreundeten Macht gehöre.

Die übereinstimmende Ansicht des High Commissioners und der Minister ging dahin, daß unter den obwaltenden Verhältnissen die interkoloniale Situation einer gefährlichen Krisis entgegentreibe. Eine engere Vereinigung der verschiedenen Kolonien, die nötig für den nationalen Gedanken und für die Entfaltung der Quellen des Landes war, durfte nicht auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben werden. Ein Konferenzvorschlag in dieser Richtung sollte in der nächsten Parlamentssession den einzelnen Kolonien unterbreitet werden. Einstimmig erkennen die Minister an, wie der High Commissioner richtig darauf hinweist, daß der Verkehr der Küstenkolonien von den Inlandkolonien abhängig sei, und daß diese wieder einen Teil der großen Kosten, die zum Ausbau der Häfen gemacht worden sind, auf sich nehmen müßten. Ebenso erkennen sie an, daß die Hafenfrage, wenn eine vernünftige Verständigungsbasis für die bestehenden Schwierigkeiten geschaffen werden soll, nicht unabhängig von den Eisenbahnangelegenheiten behandelt werden dürfe.

Die Generaldirektoren der südafrikanischen Regierungsbahnen traten bereits im März 1906 in Pretoria und im Dezember des gleichen Jahres in Bloemfontein zu Konferenzen zusammen, um zu den Vorschlägen, wie sie der High Commissioner im Memorandum niedergelegt hatte, Stellung zu nehmen. Die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen kamen dahin überein, die Einzelheiten über die Aufhebung und Regelung aller Differential- und Rabattsätze sowie die Ausgleichsverteilung der Eisenbahneinnahmen in der vereinigten Verwaltung aller Bahnen in einem General Manager Meeting durchzusprechen, um auf diese Weise die Unterlagen für die zu erwartende Generalkonferenz zu erhalten. Man wollte sich für jetzt mit einem Provisorium begnügen, da, wie man sich ausdrückte, eine überhastete und künstliche Lösung nur einer traditionell befreundeten Macht schädlich sein würde. So schön diese diplomatische Verbeugung vor der portugiesischen Kolonie

aussah, sie wollte nur den Zwang der Verhältnisse bemänteln.

Das Gesamtbild der Verhandlungen war das aller vorhergehenden: Die gleichen allgemeinen Klagen über die Frachtdifferenzierung des „Modus vivendi“ wie über die verhängnisvolle Reduktionsklausel, die angeblich zur Stabilisierung des Übergewichts der Lourenço Marques-Linie geführt haben soll, die gleichen Forderungen und die nämlichen Zugeständnisse und Kompromisse wie 1905. Die Stellung Delagoa Bays war nicht zu erschüttern, und eine Modifikation oder Kündigung des Modus vivendi konnte nur die selbständige Regierung Transvaals herbeiführen. Das Ansinnen, den Vorzug Lourenço Marques durch Gewährung von Refaktien und Prämien zu umgehen, wurde von der Hand gewiesen, aber ebenso unzweideutig ist zum Ausdruck gebracht worden, daß trotz des Vorteils durch das Arbeiterabkommen der Modus vivendi in bezug auf die Eisenbahntarife nicht als eine Geißel gegenüber südafrikanischen Verkehrsfragen gehandhabt werden dürfe.

Das Ideal, eine mathematische Linie für die einzelnen Wettbewerbszonen herzustellen, war unmöglich, und so wurde wenigstens eine Verständigung über die Störungen, die der Ausbau der Inlandbahnen gebracht hatte, erzielt. Daß es dabei nicht immer ohne scharfe Kontroversen abging, im Verlauf deren die Kapregierung sogar die Einmischung der kaiserlich britischen Regierung in die inneren südafrikanischen Angelegenheiten veranlaßte, vermag dem erfreulichen Endergebnis keinen Eintrag zu tun.

Der Konflikt mit der neu eröffneten Linie Bethlehem-Kroonstad, mit welcher Natal in ein altes Verkehrsgebiet der Kapbahnen übergriff, wurde beigelegt; in gleicher Weise wurde eine Einigung bezüglich der Neustrecken East London-Modderport und Durban-Modderport erreicht[1]. Die Differenz über die Brakpan-Witbank-Linie wurde beseitigt, indem bestimmt wurde, daß sie vorläufig an dem Durchgangstarif der ganzen Strecke Lourenço Marques nichts ändern sollte, da sonst auch die Streckentarife der übrigen Konkurrenzlinien in Mitleidenschaft gezogen werden würden[2].

Außerhalb des Wettbewerbsverkehrs beanspruchten die Eisenbahnverwaltungen ihre Tarife innerhalb ihres Bahnnetzes autonom festsetzen zu können. Als die Kapverwaltung dies im Bechuanalandverkehr nach Mafeking und Bulawayo durchzuführen suchte, um ihr Verkehrsgebiet nach Norden hin aus-

[1] Smaldeel wurde als Schnittstation im Verkehr von Durban und East London nach Johannesburg bestimmt. Südlich von Smaldeel sollte East London, nördlich davon Durban für 100 ℓℓ mindestens einen 1 d niederen Frachtsatz haben.

[2] 1908 ist die Strecke Breyton-Machadodorp von 55 Meilen als weitere Abkürzung der Lourenço Marques-Route eröffnet worden.

zudehnen, erhoben die Natal- und Central South African Railway-Verwaltungen Einspruch[1]. Wie kompliziert oft die Frachtbestimmung war, dafür gibt die Durchgangsfrachtberechnung von Durban über Van Reenen nach Johannesburg ein typisches Beispiel. Von Durban bis Van Reenen kam der Konkurrenztarif wie auf der Volksruststrecke in Anwendung. Von hier über Kroonstad bis Viljoensdrift, die äußerst billige Durchgangsrate der Kapbahn, und von Viljoensdrift bis Johannesburg wieder ein anderer Frachtsatz. Wie die Tarife, so waren auch die einzelnen Tarifklassen formell und materiell voneinander verschieden. Für die gleichen Artikel kamen verschiedene Frachtsätze in den einzelnen Kolonien zur Anwendung. Die Folge davon war, daß z. B. Einzäunungsmaterial, das auf der Kapbahn deklariert worden war, nur bis an die Grenze der Central South African Railway gebracht werden konnte, um dann per Ochsenwagen weiter verfrachtet zu werden, da die Eisenbahnfracht auf der Central South African Railway für diesen Artikel zu hoch war. Diese Anomalien mußten bestehen, solange kein einheitliches Tarifklassensystem geschaffen wurde. Gleichsam wie künstliche Schranken störten sie den Verkehr und machten einen freien Austausch der Güter, wie ihn die Zollunion eigentlich verbürgen sollte, illusorisch. Es war jedenfalls nicht das geeignete Verfahren, die hohen Preise im Lande zu ermäßigen, und der Landesindustrie ungehinderten Zutritt zu den fernsten südafrikanischen Märkten zu verschaffen.

Bedeutsam waren die ersten sich bemerkbar machenden Ansätze, die Verkehrspolitik mit der Wirtschaftspolitik in Einklang zu bringen und die Tarifgestaltung den Zolleinnahmen anzupassen. Die Einfuhr von Weizen, Mehl, Zucker und Tee war durch erhöhte Zollsätze erschwert worden, und gleichzeitig damit hat man eine Ermäßigung der Eisenbahnfrachtsätze auf diese Produkte eintreten lassen, wenn der Verfrachter bona fide sie als südafrikanische deklarieren konnte. Auf diese Weise war man bestrebt, die Konkurrenzfähigkeit dieser Waren gegenüber den Importprodukten innerhalb des Zollgebietes zu heben[2]. Die neuen verkehrspolitischen Ziele kamen auch durch die Einführung einer einheitlichen Fracht in allen Kolonien für den Kohlenexport wie für den Kohleninlandverkehr zum Ausdruck. Der Meilenfrachtsatz für die inländische Kohle wurde auf 1/8 d und für ausländische Kohle

[1] Durch das Hereinspielen der Konkurrenztarife war der reine Eisenbahnverkehr von Port Elizabeth nach Mafeking teurer als der Weg über Durban via Frederickstaad nach Mafeking, wobei 120 Meilen mit Ochsenwagen zurückgelegt werden mußten.

[2] Südafrikanischer Weizen und Mehl kosteten pro Meilentonne 0,75 d auf den Central South African- und Natal Railways und 0,5 d auf den Cape Railways.

auf 3/8 d herabgesetzt, während 1897 die Tonnenmeile noch 3 d und 1902 noch 2 d kostete. Seit 1903 wurden die Kohlen nach dem Staffeltarif befördert; doch kam dabei die Fracht für 1 t auf 30 Meilen noch so hoch zu stehen wie in Amerika auf 180 Meilen [1].

Neben diesen ersten Anzeichen eines neuen Wirtschaftsprogramms bleibt die Tatsache bestehen, daß sich die Stellung der Kapbahnen, seitdem die beiden nördlichen Kolonien britische Besitzungen geworden sind und unter Kontrolle des Intercolonial Council standen, dauernd verschlechtert hatte. Alle Anstrengungen der Kapregierung, wenigstens 1/3 des Überseeverkehrs für sich zu retten, waren vergeblich geblieben. Der Verkehrsanteil im Jahre 1905 betrug nurmehr 12 %, während 1899 die Kapbahnen am Güterverkehr nach dem Transvaal ungefähr mit 32 % und 1902 sogar mit 38 % beteiligt waren. Und diese Quote verschob sich zugunsten Lourenço Marques immer mehr. Der Anteil der Delagoa Bay-Route an dem Verkehr nach der Wettbewerbszone wurde 1905 auf 50 % festgestellt, und im Jahre 1906 war er bereits auf 56 % gestiegen. Wie gut die Central South African Railway sich rentierte, beweist eine auf der Konferenz 1906 beschlossene Frachtreduzierung, die einen Gesamtbetrag von 140 000 £ darstellte. Zudem wurden noch weitere bedeutende Reduzierungen sowohl im Güter- wie im Passagierverkehr von dieser Bahnverwaltung in Aussicht gestellt.

Die Vereinigung der Handelskammern von Südafrika, die für sich das Recht in Anspruch nehmen konnte, schon im Jahre 1892 auf ihrem ersten Kongreß in Johannesburg den südafrikanischen Kolonien den Weg zur Föderation gewiesen zu haben, sprach sich auf einer Konferenz in Pretoria im April 1907 zuversichtlich dahin aus, daß die lange vorbereitete umfassende Konvention bald zur Wirklichkeit werden würde. Bei den Sitzungen der Handelskammern war auch die Provinz Mozambique vertreten, und man versäumte die Gelegenheit nicht, der portugiesischen Provinz eine Höflichkeit zu sagen, indem man das große Verständnis, das Lourenço Marques dem Zusammenschluß Südafrikas entgegenbrachte, als ein gutes Zeichen für das Zustandekommen derselben deutete. Das hielt die Versammlung nicht ab, dem „Modus vivendi" nachzusagen, daß er gegen den „true spirit of trade" verstoße. Daß der Transvaal in seinem Interesse handle, wenn er die Delagoa Bay-Route stützte, wurde nicht bestritten; ebenso wurde zugestanden, daß der Rand nicht für 10 Minuten der Arbeiter-

---

[1] Kurz vor dieser neuen Tarifänderung betrug die Fracht für 1 Tonnenmeile auf den Kapbahnen 1/4 d und die auf den Natalbahnen 3/10 d, die Frachten vom Transvaal für Kohlen kamen über Lourenço Marques ungefähr wie über Durban zu stehen.

unterstützung aus der portugiesischen Kolonie entbehren könne. Charakteristisch ist die Kennzeichnung der Wirtschaftslage der Kolonien durch die Handelskammern, die feststellen, wie durch verbesserte Methoden, obwohl sie keinerlei Erleichterung durch die lokale Verkehrspolitik erfahren, die Bodenproduktion sich enorm gehoben habe. Es sei an der Zeit, der einheimischen Industrie durch eine vernünftige nationale Schutzpolitik aufzuhelfen und durch örtliche Tarifermäßigungen die Absatzverhältnisse zu erleichtern und zu erweitern sowie auch zur Ausfuhr zu ermutigen. Die Eisenbahnen sollten die „High Ways" des Landes sein, und ihre Politik sollte in erster Linie darauf hinzielen, den Ansprüchen des Verkehrs zu genügen und den Reichtum des Landes zur Entfaltung zu bringen. Für die Steuerzahler eines Landes sei es fraglos gerechter und übersichtlicher, direkte Steuern zu zahlen, als indirekt durch Eisenbahntarife besteuert zu werden. Eine den Produktionsverhältnissen angepaßte Tarifpolitik in Verbindung mit einem berechtigten Zollschutz werde imstande sein, den Lokalverkehr zu entwickeln, die Lebenskosten zu verbilligen und eine Herabsetzung der Löhne im Lande nach sich zu ziehen.

Der Überseeverkehr machte zuletzt bei allen Eisenbahnverwaltungen ca. $^3/_4$ der Einnahmen aus; ist nun ein auf südafrikanische Produktionsgrundlagen aufgebauter Abwehrzoll vorhanden, so müßte der Überseeimport in der Hauptsache aus Gütern bestehen, die den inländischen keine Konkurrenz machen, und dann sei eine Ermäßigung der Durchgangsfrachten erwünscht, die jedoch nur durchführbar wäre, wenn man vorher verstanden habe, auch den Lokalverkehr durch seine Gütermengen zu einem zahlenden zu machen; dies aber sei wieder nur durch besondere Lokaltarife zu erreichen. Als letztes aber nicht unwichtigstes Moment verspricht sich die Vereinigung der Handelskammern eine Besserung in den südafrikanischen Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen, wenn die Anschluß-Ozeanfrachten in Einklang mit den tatsächlichen Entfernungen gebracht würden. Dabei müsse auf gleiche Behandlung aller Verkehrsinteressenten gesehen und vor allem mit dem im Ozeanverkehr bestehenden System der Rabattsätze aufgeräumt werden. (S. Anhang „Südafrikanische Seeschiffahrt".)

Mit diesen Ausführungen war das Richtige getroffen und der Lebensnerv Südafrikas berührt. In großen Zügen ist hier das Programm einer Wirtschaftspolitik niedergelegt, das die verfahrenen Verhältnisse Südafrikas sanieren konnte. Die gegebenen Zielpunkte sind im weiteren Jahre verfolgt worden und bilden heute die Richtschnur für die innere Politik Britisch-Südafrikas.

Für das Jahr 1907 war eine neue Eisenbahnkonferenz in Bulawayo vorgesehen, die aber ausfiel, jedenfalls weil eine

Besprechung der Situation neue Gesichtspunkte nicht ergeben konnte. Dagegen veröffentlichte Lord Selborne im gleichen Jahre eine Art Denkschrift[1], in der er die gegenseitigen Beziehungen der britisch-südafrikanischen Kolonien ausführlich behandelt und besonders auf die südafrikanische Eisenbahnvereinigung und ihre Wirkung auf die Eisenbahntarife eingeht.

Die letzte Etappe auf dem Wege zu einer abschließenden Generalkonvention in Südafrika war die im Mai 1908 beginnende, anfänglich in Pretoria und dann in Kapstadt tagende Ministerkonferenz. Vertreten waren die Kapkolonie, Natal, die Orange River Colony, der Transvaal, Rhodesia und die Provinz Mozambique. Präsident der Konferenz war der Premierminister von Natal Mr. Moor. Die große Aufmerksamkeit, die man den portugiesischen Vertretern von seiten Transvaals zuteil werden ließ, war geradezu auffällig. In der Begrüßungsrede betont General Botha als Premierminister Transvaals die traditionellen Freundschaftsbeziehungen zwischen Mozambique und Transvaal und spricht die Hoffnung aus, „daß sie in Zukunft sich fortsetzen werden, wie sie in der Gegenwart bestehen". Der Transvaal verfolgte dabei die Taktik, den britischen Schwesterkolonien die Rücksichten vor Augen zu führen, die er der portugiesischen Provinz gegenüber zu üben habe, sowie seine Vormachtstellung in dem Konzern der britischen Kolonien zum Ausdruck zu bringen und jedem Angriff auf Mozambique von vornherein die Spitze abzubrechen.

Die Konferenz verhandelte über die Grundlagen zu einem festen Zusammenschluß nicht nur der Eisenbahnverwaltungen, sondern des ganzen politischen Südafrikas zur Schaffung einer südafrikanischen Nationalunion der selbstregierenden Kolonien unter der Krone Großbritanniens, wobei der spätere Einschluß Süd-Rhodesiens vorgesehen war. Ob Föderation, Bundesstaat oder Union, der Einheitsstaat bildete noch immer den Gegenstand der Verhandlung. Natal neigte mehr zu dem weniger vollständigen Zusammenschluß der Föderation. Die weiter zu unternehmenden Schritte wollte man im Einvernehmen mit den kolonialen Regierungen vornehmen, und auf Vorschlag Merrimans wurde diese Absicht in einem Bericht zusammengefaßt und durch die Presse veröffentlicht, während die übrigen Verhandlungen vertraulich gehalten waren. Die Schlußresolution der Konferenz, über die Selborne seine hohe Befriedigung ausdrückte, ließ aber ersehen, daß die Kolonien sich auf dem besten Wege zur Vereinigung befanden. Die Resolution lautete:

---

[1] Selborne Memorandum 1907 usw. hat im wesentlichen zum Teil direkt, zum Teil zurückgreifend auf die Originalquellen für die obigen Ausführungen als Unterlage gedient.

„Die Delegierten der selbstregierten Kolonien haben im Prinzip einer engen Union zugestimmt und werden in diesem Sinne ihren Parlamenten bestimmte Resolutionen unterbreiten; ebenso werden sie ihren Parlamenten empfehlen, für eine konstituierende Nationalkonvention Delegierte zu ernennen."

Über die Abstimmung in der Konvention einigte man sich dahin, daß dieselbe nicht nach Staaten, sondern nach Stimmenzahl vorgenommen werden sollte [1].

Die Behandlung der verschiedenen Punkte wurde Spezialkommissionen zugewiesen. Die Kommission der Eisenbahnsachverständigen entschied sich dafür, den Konkurrenzverkehr nach der Wettbewerbszone durch eine festgelegte Zuteilung zu regeln, wobei die proportionale Differentialklausel des Modus vivendi an und für sich durch den zwangsläufigen Tarif der Zuteilungsquote für den Durchgangsverkehr von den Häfen nach der Wettbewerbszone im Transvaal fallen mußte. Für die Kapkolonie, Natal und die Provinz Mozambique dachte man mit je 1/3 Verkehrsanteil an der Einfuhr durchzudringen. Wie sich später zeigte, haben sich die Küstenkolonien dabei noch in letzter Stunde über den erreichbaren Anteil in optimistischen Erwartungen befunden. Im allgemeinen bewegte sich der Entwurf der Kommission mit einigen Modifikationen, wie er dann später bei Gründung der Union zur Annahme kam, in den schon von Selborne im Memorandum gesteckten Grenzen. Die Ideen einer neuen inneren Wirtschafts- und Handelspolitik im Verein mit einer ergänzenden Zoll- und Tarifpolitik setzten sich im übrigen weiter durch und hatten bei der herrschenden Stimmung auch alle Aussicht, in der Verfassung der Union genügend zum Ausdruck zu kommen. Sogar auf sozialem Gebiet war ein Erfolg zu verzeichnen durch die Schaffung eines allgemeinen Eisenbahn-Pensionsfonds [2].

Über die zollpolitischen Maßnahmen — der Transvaal hatte für 1908 die Zollunion gekündigt — kam es vorläufig zu einer Verständigung, wobei der Provinz Mozambique der Beitritt nahegelegt und offengehalten wurde.

Im Laufe und entgegen der Tendenz der Verhandlung versäumte die Provinz Mozambique nicht, darauf hinzuweisen, daß zwischen den beiden Verwaltungen der Central South African Railway und der Caminho de Ferro de Lourenço Marques sich weder verkehrs- noch tariftechnische Schwierig-

[1] Der Kapkolonie wurden 12, der Orange River Colony und Natal je 5 und dem Transvaal 8 Delegierte zugesprochen.

[2] Die Central South African Railway besaß schon einen Pensionsfonds, während die Kap- und Natalbahnen nur einen Providend Fund hatten.

keiten ergeben haben. „Immer sei im besten Einvernehmen ein gedeihliches Zusammenarbeiten der beiden Verwaltungen möglich gewesen."

VI.

Die Transvaalkonvention.

In eine neue und letzte Phase ist der vieljährige Linienkonkurrenzkampf und die durch ihn eingeleitete, für Südafrika so verhängnisvolle Eisenbahnpolitik durch den Abschluß der Transvaalkonvention mit der portugiesischen Kolonie Mozambique getreten[1]. Am 1. April 1909 wurde dieser Staatsvertrag von den Vertretern Transvaals und Mozambiques in Pretoria unterzeichnet, gerade zu einer Zeit, in der auch die Verhandlungen über die politische Vereinigung ganz Britisch-Südafrikas fast zu Ende gediehen waren. Das Abkommen stellt eine Modifikation des Milnerschen Modus vivendi vom Jahre 1901 dar, in dem eine konkrete Differenzierung der Eisenbahntarifsätze von den britischen Hafenplätzen gegenüber Delagoa Bay, die all die Jahre her der Gegenstand erbitterter Angriffe gewesen, nicht mehr enthalten ist.

Die Verhandlungen, die zwischen Transvaal und der portugiesischen Regierung über ein Jahr geführt worden sind, wurden von allen Mächten mit weitgehendem Interesse verfolgt; lag doch die Möglichkeit nahe, daß die Selbständigkeit der Delagoa Bay gänzlich an England verloren gehen könnte. Wenn diese Befürchtung, die hier und dort prophezeit wurde, nicht zur Tatsache geworden ist, so war sie doch nicht ganz unbegründet; denn verschiedentliche Alternativprojekte, die einen viel engeren Anschluß der Delagoa Bay an das britische Bahnnetz vorsahen, standen tatsächlich zur Erörterung. So wurde u. a. auch eine Art Verrechnungsabkommen geplant, wonach die Delagoa Bay-Bahn durch die britische Kolonialbahnverwaltung betrieben werden sollte, und die portugiesische Kolonie einfach mit 50 % der Einnahmen zu entschädigen gewesen wäre. Wenn man sich zuletzt doch auf einen Vertrag geeinigt hat, wie er in der Konvention zum Ausdruck kommt, so ist daran hauptsächlich der Druck der öffentlichen Meinung und die Eifersucht schuld, mit der man in Portugal ängstlich über die Erhaltung der Selbständigkeit des Delagoa Bay-Hafens wachte.

Ließ dieser Staatsvertrag die Unabhängigkeit Mozambiques unberührt, so kann man doch sagen, daß aus dem Modus

[1] Siehe Text der Transvaalkonvention Kap. IX.

vivendi ein Modus procedendi geworden ist; denn die Richtung, in der sich diese Konvention, die durch den Eintritt Transvaals in die südafrikanische Union nicht berührt werden wird, weiter entwickeln kann, ist gegeben.

Der Vertrag ist zunächst auf 10 Jahre abgeschlossen mit einjähriger Kündigung und läuft, wenn solche nicht erfolgt, von selbst weiter. Für die gleiche Zeit besteht die Erlaubnis der Anwerbung von Mozambique-Eingeborenen für die Transvaalminen. Damit sind die Arbeiterverhältnisse auf Jahre hinaus gesichert, während bisher die portugiesische Regierung durch Kündigung des Modus vivendi ohne irgendwelche Frist die Anwerbung mit sofortiger Wirkung verbieten konnte. In diesem Zugeständnis der Arbeiteranwerbung lag die Stärke der Position Mozambiques, und die portugiesische Regierung hatte Pretoria nicht im Zweifel gelassen, daß nur durch Gegenleistung in der Eisenbahnfrage sie ihre Einwilligung zu dem Arbeiterabkommen geben würde. Sie hätte jedenfalls die Arbeiterzufuhr nach den Randminen völlig verboten, wenn der Versuch gemacht worden wäre, Lourenço Marques aus seiner bisherigen günstigen Stellung im Transvaalverkehr zu verdrängen. Durch eine Unterbindung dieser Arbeiterzufuhr hätte sich die portugiesische Kolonie wohl ins eigene Fleisch geschnitten; denn durch den Stillstand der Johannesburgminen, deren Arbeiter mehr als zur Hälfte aus portugiesischem Gebiet stammen, wäre nicht nur der Transvaal und ganz Britisch-Südafrika aufs schwerste geschädigt worden, sondern es hätte ein solches Vorgehen auch den Ruin über die ganze Provinz Mozambique gebracht. Solange aber für die Mozambique-Eingeborenen kein geeigneter Ersatz gefunden wird — woran in absehbarer Zeit nicht zu denken ist; denn auch der Versuch, das Problem durch Emanzipation von der Handarbeit und Einführung des Maschinenbetriebes, sowie die Strömung, mehr weiße Arbeiter in den Minen zu beschäftigen, werden keine befriedigende Lösung geben —, so lange kann der Transvaal nicht den leisesten Versuch machen, den Hafen von Lourenço Marques zu übergehen.

Transvaal konnte auf die guten Beziehungen zu Portugiesisch Ostafrika nicht verzichten und mußte als Gegenleistung Lourenço Marques eine Beteiligung an dem Durchgangsfrachtenverkehr nach dem in Frage kommenden Teil des Transvaal von nicht weniger als 50 % und nicht mehr als 55 % gewähren. Somit blieb für alle übrigen südafrikanischen Bahnen noch eine Anteilquote von 45 % bis höchstens 55 %[1].

---

[1] Durch ein kurz darauf getroffenes Übereinkommen der Eisenbahnminister der Kapkolonie, Natals und Transvaals sollen 30 % auf Natal und 15 bezw. 20 % auf die Kaphäfen kommen. Militär- und Eisenbahngüter sind nicht unter diese Quote zu rechnen.

Der Anteil gilt gleichmäßig für alle Güterkategorien, so daß Lourenço Marques nicht etwa nur auf die Durchfuhr von Gütern angewiesen ist, deren Beförderung keinen besonders hohen Nutzen für die Bahn abwirft, und auf der anderen Seite eine kostspielige Behandlung erfordert, wie es zum Teil bis jetzt der Fall gewesen ist[1].

Wenn der Anteil der Caminho de Ferro de Lourenço Marques unter 50 % fallen sollte, mithin der Anteil der südafrikanischen Bahnen über 50 % steigt, hat die portugiesische Regierung das Recht, einen Wiederausgleich und eine neue Festsetzung der Eisenbahnfrachten zu verlangen. Umgekehrt kann die Transvaalregierung eine Revision der Transitfrachten verlangen, wenn der Anteil der britisch-südafrikanischen Bahnen unter 45 % fällt, also der der portugiesischen Bahn 55 % überschreitet. Ein Wiederausgleich soll nötigenfalls alle sechs Monate, im Juni und Dezember jedes Jahres, vorgenommen werden[2].

Um einen wirtschaftlicheren Betrieb herbeizuführen und eine bessere Ausnutzung der Betriebsmittel zu ermöglichen, soll das rollende Material sowie das Zugpersonal von der einen auf die andere Verwaltung übergehen dürfen.

Als Wettbewerbszone wurden die Stationen zwischen Pretoria - Springs - Germiston - Vereeniging und Klerksdorp festgesetzt. Den britisch-südafrikanischen Bahnen sind die Stationen westlich von Klerksdorp und südlich von Vereeniging und Volksrust und der portugiesischen Bahn östlich und nördlich davon für die Überseeeinfuhr als Verkehrsgebiet zugewiesen. Die zwischen diesen Schnittpunkten liegenden

---

[1] Die Lourenço Marques-Bahn ist an dem Transport von Gütern der Normalklasse im Jahre 1908 nur mit 17,5 %, Durban mit 37,2 und die Kaphäfen mit 47,1 % beteiligt gewesen, während an der billiger tarifierten Zwischenklasse B Lourenço Marques mit 81,4 %, Durban mit 13,4 und die Kaphäfen mit 5,2 % beteiligt waren.

[2] Eine Neufestsetzung der Frachtsätze mit Wirkung vom 1. Januar 1910 hat sich bereits nötig erwiesen, um den prozentualen Anteil für die britischen Häfen zu erreichen. Die Vorzugsdifferenz der Lourenço Marques-Linie nach Transvaal gegenüber Durban und East London ist nunmehr für die Zwischen- und Rohstoffklasse auf 9 sh 2 d (1908 betrug die Differenz noch 15 sh und 1909 12 sh 1 d) und auf 8 sh 4 d für die Einzäunungsmaterial- usw. Klasse ermäßigt. Die Herabsetzung der Tarife für die Zwischenklasse beträgt 2 sh 11 d pro Tonne, für die Rohstoffklasse 2 sh 1 d und für die Einzäunungsmaterialklasse 10 d. Trotzdem bereits am 1. Juli 1909 in den einzelnen Klassen die gleichen Ermäßigungen in Kraft getreten waren, hat Lourenço Marques ständig mehr als den ihm höchst zukommenden Anteil von 55 % erhalten, nämlich im Juni 1909 62,7 %, im Juli 64 %, August 67,7 %, September 68 %, Oktober 67,52 %. Nach Mitteilung des Handelssachverständigen Renner in Johannesburg werden die Klagen der am Handel mit dem Rand interessierten Kaufleute über diese Unzuträglichkeiten, wie sie durch die fortwährenden Änderungen der Frachtsätze bedingt sind, heute in verstärktem Maße laut.

Stationen dürfen auf keinen Fall höhere Frachtgebühren zu zahlen haben, als die Transitfracht der ganzen Strecke beträgt.

Eine wichtige Neuerung ist die Errichtung eines Joint-Board, einer gemeinsamen Aufsichtsbehörde für die britischen und portugiesischen Bahnen, die die Ausführung der Bestimmungen dieses Abkommens überwachen und darüber hinaus die Ausgabe von Anleihen zur Ausführung von Hafenverbesserungen vorschlagen und für weitere Erleichterung der Ein- und Ausfuhr sorgen soll. Außerdem hat das Aufsichtsamt die Festsetzung der Durchgangsfrachtsätze vorzunehmen und im Übergangsverkehr bei der Beförderung von Boden- und Industrieprodukten zwischen den beiden Kolonien die Tarife und Abgaben zu bestimmen.

Wenn im Hafen von Lourenço Marques zur Erleichterung des Import- und Exportverkehrs Verbesserungen erforderlich sind, hat zunächst dieser Verwaltungsrat Vorschläge zu machen, Entwürfe auszuarbeiten und für die Beschaffung des nötigen Kapitals sein Gutachten abzugeben. An die Vorschläge dieser Aufsichtskommission ist jedoch keine der beiden Regierungen gebunden, und zu einem Beschluß in der Kommission selbst ist stets Einstimmigkeit erforderlich, widrigenfalls die beiden Regierungen sich über den zur Verhandlung stehenden Gegenstand besonders einigen müssen. Selbst bei Einstimmigkeit kann jede der beiden Regierungen binnen zehn Tagen Einspruch gegen einen Beschluß erheben, wodurch dieser seine Wirkung verliert. Diese Behörde, mit ihrem Sitz in Lourenço Marques, setzt sich zusammen aus zwei portugiesischen und zwei Transvaalvertretern. Eines der beiden portugiesischen Mitglieder führt den Vorsitz.

Die Einsetzung dieser Kommission hat sowohl die Eitelkeit der Portugiesen verletzt, sagten sie doch, „es sei der Anfang vom Ende“, als auch Opposition im britischen Lager durch die Küstenkolonien, die von einer Verbesserung des Lourenço Marques-Hafens nichts wissen wollen, herorgerufen[1]. Man hat diese Gegner zu beschwichtigen gewußt, indem man diesen ganzen „Advisory Board“ nur als eine „Farce“ bezeichnete; und doch ist die Erregung, wenigstens von seiten Portugals, nicht unberechtigt; denn ein vertraglich festgelegtes Recht, in Lourenço Marques bei den wichtigsten, den Lebensnerv Mozambiques berührenden Fragen mitsprechen zu dürfen,

[1] Am 16. August 1909, am Tage der ersten Sitzung der durch Art. 26 der Transvaalkonvention geschaffenen gemischten Kommission, fand eine Protestversammlung in L. M. statt, die dem Generalgouverneur von Moz., der den Vorsitz in der Kommission führt, eine Protestresolution übergab. Bei der zweiten Sitzung der Kommission am 16. November 1909 schien die Agitation wenigstens äußerlich nachgelassen zu haben.

ist doch mehr als eine unverbindliche Phrase und kann recht wohl zu diplomatischen Aktionen Anlaß geben.

Ein weiterer Bestandteil des Abkommens sind einige Zollerleichterungen für den Sortierhandel und das Kaffernreisegut. Im übrigen jedoch ist man über die Zollvereinbarungen, wie sie auf der Konferenz im Jahre 1908 zwischen der portugiesischen Kolonie und der britischen Zollunion zustande gekommen sind, nicht hinausgegangen. Der Transvaal ist nur gehalten, keine höheren Zölle und Abgaben als über Kap und Natal zu erheben, und Mozambique darf die Transitgüter jeglichen Ursprungs über Lourenço Marques nach Transvaal mit keinen anderen Abgaben außer Hafen- und Lagergeldern und sogenanntem Gewerbezoll belegen.

Die Fortsetzung des Lebensmittelvertrages von 1875 über den freien Austausch von Boden- und Industrieprodukten ist bei den übrigen Mitgliedern der Zollunion gleichfalls auf Widerstand gestoßen [1]. Aber auch diese Bedenken wußte man zu zerstreuen, indem man den Einwürfen entgegenhielt, daß dieses Übereinkommen sich bis heute bereits hundertfach bezahlt gemacht habe und in Zukunft bezahlt machen werde.

Durch das Zustandekommen der Konvention war das Phantom des Modus vivendi mit seiner fixierten Frachtdifferenizerung verschwunden, und beide Kontrahenten konnten mit dem Ergebnis zufrieden sein. Wohl hätte die portugiesische Verwaltung gern noch höhere Ansprüche gestellt, aber sie mußte sich doch sagen, daß sie in der in absehbarer Zeit zustande kommenden Union ein derartiges Entgegenkommen, wenn die Vereinigten britischen Kolonien sich mit der Eisenbahnfrage zu befassen hatten, nicht erwarten durfte. Ebensogern hätten die britischen Küstenkolonien einen größeren Anteil am Frachtverkehr nach der Wettbewerbszone für sich herausgeschlagen, konnten doch die Vereinigten Kolonialbahnverwaltungen im geschlossenen Vorgehen ganz andere Retorsionsmaßregeln ergreifen als in ihrer Zersplitterung; aber wie seinerzeit der Transvaal und Natal erst in die Zollunion eingetreten sind, nachdem ihre Position durch Bahnverbindungen gestärkt war, so hat auch hier sich der Transvaal zunächst sicherstellen wollen, um nicht später in der Union gegen seine Interessen vergewaltigt zu werden [2]. Ja, der Transvaal machte diesen Vertragsabschluß mit Mozambique geradezu zur conditio sine qua non seines Eintrittes in die Union Südafrikas und

---

[1] Dieser Vertrag enthält auch Zugeständnisse hinsichtlich der Küstenschiffahrt, auf die sich Deutschland als meistbegünstigte Nation nach Artikel 4 des portugiesischen Handels- und Schiffahrtsvertrags vom Jahre 1910 nicht berufen kann.

[2] Das Intercolonial Council war am 2. Juni 1908 aufgelöst worden, aber die C. S. A. R. sind unter der gemeinsamen Kontrolle der beiden selbstverwaltenden Regierungen geblieben.

ließ auch sonst unzweifelhaft durchblicken, daß er, im Falle eines Nichtzustandekommens der Vereinigung, der portugiesischen Provinz den Löwenanteil an seinem Überseeverkehr zufallen lassen würde. Diese Vorarbeit mußte getan werden, wollte die „Provinz" Transvaal, was sie in dem Einheitsstaat sein wird, sich nicht in ihren wirtschaftlichen Interessen geschädigt sehen.

Im übrigen ergibt sich für die vereinigten Eisenbahnverwaltungen unter Zugrundelegung der Gewinnsätze und der Gütermengen, wie sie Conacher für das Jahr 1906 angenommen hatte, bei einer Verteilung, wie sie die Konvention festlegt, noch ein Gewinn von 3—4 % gegenüber den bestehenden Verhältnissen, und außerdem hatten die britischen Kolonien den Vorteil, daß die neue Zuteilung des Durchgangsverkehrs sofort begann. Damit ist auf eine ganze Reihe von Jahren die wichtige Frage der Beziehungen von Mozambique zum Transvaal geklärt und ein Zustand geschaffen, der gesicherte Aussichten auf ein gedeihliches Fortentwickeln der wirtschaftlichen Verhältnisse bieten kann.

VII.

Die Begründung der Union.

Während die Transvaalkonvention zustande kam, waren die Arbeiten für den Verfassungsentwurf der südafrikanischen Union im besten Gange. Aus dem Stadium der Vorbereitungen und jahrelangen Konferenzen war man endlich zur praktischen Lösung geschritten. Im Anschluß an die Ministerkonferenz von 1908 war in Durban am 12. Oktober, gerade an dem Tage, an dem im Jahre 1899 der Burenkrieg begann, der Nationalkonvent Südafrikas zur Gründung der Union zusammengetreten.

Der Nationalkonvent, der im Laufe der Verhandlungen von Durban nach Kapstadt verlegt wurde, hat schnellere und gründlichere Arbeit getan, als es die kühnsten Hoffnungen erwarten ließen. Bereits am 9. Februar 1909, am gleichen Tage, an dem die Transvaalkonvention unterzeichnet wurde, ist der Verfassungsentwurf veröffentlicht worden, der etwa die Mitte zwischen der Konstitutionsform der „Dominion of Canada" und des „Commonwealth of Australia" hält. Am 1. März 1909 konnte der Konvent nach erfolgreicher Tätigkeit geschlossen werden. Durch ein Volksreferendum in den einzelnen Kolonien, auf das man sogar zuerst verzichten zu können glaubte, wurde im Juni des gleichen Jahres die Verfassung fast einstimmig angenommen [1].

[1] Auch vom englischen Ober- und Unterhaus ist (Juli und August 1909) der Unionsentwurf angenommen worden.

Der Geist der Verhandlungen des Kongresses war von dem festen Willen getragen, eine endgültige Lösung der südafrikanischen Frage herbeizuführen, und der gleiche Wunsch beseelte auch das ganze südafrikanische Volk. So widerstreitend die Interessen im einzelnen waren und so heterogen die Elemente, so anerkennenswert ist die Hintansetzung aller partikularistischen Interessen hinter den großen nationalen Gedanken. Es ist ein großartiges, staatsmännisches Werk, das die Vielheit der Rassen und nationalen Gegensätze, der wirtschaftlichen und politischen Unstimmigkeiten zu einem festgefügten Ganzen zu vereinigen wußte, dessen politische Stoßkraft nicht verkannt werden darf.

Das Problem der „Closer Union", des „Greater Britain" hat durch diese Gründung sicher eine neue Förderung erhalten. England, das in seiner kolonialen Geschichte einmal das schwere Lehrgeld des Abfalls der nordamerikanischen Union zu zahlen hatte, wird nicht wieder in Fehler verfallen, die diese Unionsgründung dem imperialistischen Gedanken gefährlich werden lassen. Das Zustandekommen der Unionsidee haben die Engländer durch die rasche Einführung der Selbstverwaltung in den Burenkolonien beschleunigt, und es ist erstaunlich, wie schnell die Buren, nachdem sie die politischen Führer Südafrikas geworden sind, die Vorzüge einer modernen Staatsverwaltung erfaßt haben.

Wohl war das Ziel der Konvention lange gesteckt und vorbereitet, aber seine Erreichung war deshalb nicht weniger schwierig und nicht weniger verdienstvoll. Canada erreichte seine Union 1867 nach dreijährigen und Australien, dessen erster Versuch 1885 mißlang, nach zehnjährigen Vorarbeiten, und der südafrikanische Bund, der spätestens Ende 1910 in Kraft treten wird, hat damit etwa ebenfalls eine zehnjährige Vorarbeit hinter sich [1].

Die Frage, ob eine Föderation, d. h. ein Staatenbund, der südafrikanischen Kolonien einzugehen oder eine Union, ein Einheitsstaat, zu errichten sei, wurde zugunsten der letzteren entschieden. Die Union umfaßt zunächst die Kapkolonie, Natal, Transvaal und den Oranje-Freistaat. Aber auch für die Aufnahme von Rhodesia und die übrigen englischen südafrikanischen Besitzungen sind Vorkehrungen getroffen.

Die vier sich selbst verwaltenden Kolonien werden in der Union zu Provinzen und erhalten ihre Verwaltung durch einen Administrator, einen ausführenden Ausschuß und einen Provinziallandtag. Die Leitung der Zentralgewalt geschieht im Namen des Königs und wird von dem Generalgouverneur und

[1] Nach neuesten Berichten soll die Union bereits am 31. Mai 1910 zustande kommen.

einem Verwaltungsrate geführt[1]. Die gesetzgebende Gewalt steht dem König und dem Parlamente der Union zu, welches sich aus dem Senat und dem Abgeordnetenhaus zusammensetzt.

Die Entscheidung über die Wahl der Hauptstadt bildete in den Verhandlungen einen ernstlichen Streitpunkt. Man einigte sich endlich dahin, wohl nicht für alle Zukunft, daß der Sitz der Regierung in Pretoria sein sollte, das Parlament in Kapstadt zu tagen habe und der Oberste Gerichtshof nach Bloemfontain zu verlegen sei. Die englische und holländische Sprache wurde als völlig gleichberechtigt anerkannt, und die Eingeborenen erhielten in dem Unionsentwurf eine Stellung, die von einer sehr liberalen Auffassung zeugt. Daß es dabei nicht immer ohne scharfe Kämpfe und Kompromisse abgegangen ist, ist erklärlich. Der High Commissioner Lord Selborne brachte am „Degree Day" der Kapstadt-Universität 1908 seine liberalen Anschauungen über Eingeborenenpolitik zu wirkungsvollem Ausdruck und sprach aus, wie verkehrt es sei, wenn sich der Weiße den Eingeborenen gegenüber als mittelalterlicher Aristokrat gebärde; denn gerade dadurch werde das großgezogen, was wir mit der Gefahr des Äthiopismus bezeichnen.

Der Unionsentwurf hat überhaupt zu eingehender Behandlung einer ganzen Reihe von aktuellen und allgemein wichtigen Problemen der Kolonialpolitik Anlaß gegeben und im speziellen für Südafrika ein Kolonialprogramm entwickeln lassen, wie es nur langjährige Kolonialpraxis zu tun imstande war.

Wie alle inneren Fragen Südafrikas durch die Union eine großzügige Ordnung gefunden haben, so ist man auch an die Eisenbahnfrage mit besonderem staatsmännischem Geschick herangetreten.

Die Union übernimmt alle Aktiva und Passiva der bisherigen Kolonien, darunter auch sämtliche Eisenbahnschulden, wogegen alle Einnahmen und der Besitz aller Eisenbahnen und Häfen auf die Zentralregierung übergehen. Die Eisenbahnfrage, die all die Jahre hindurch der wunde Punkt und die Kardinalfrage Südafrikas in politischer und wirtschaftlicher Beziehung war, ist durch die Vereinigung aller Kolonialbahnverwaltungen, soweit heute bereits darüber geurteilt werden kann, in glänzender Weise endgültig gelöst worden.

Wie man die Vereinigung der Kolonialstaatsbahnen als die Magna Charta der Union bezeichnet hat, so ist in der neuen Eisenbahnorganisation selbst wieder die bedeutsamste Einrichtung, ein besonderer Eisenbahn- und Hafenfonds, der neben dem Consolidated Revenue Fund, dem allgemeinen

[1] Zum ersten Generalgouverneur ist Mr. Herbert Gladstone, ein Sohn des ehemaligen Premierministers, ernannt worden.

Staatsfonds, errichtet, ganz unabhängig von den allgemeinen Staatsfinanzen verwaltet werden soll. Alle Eisenbahn- und Hafeneinnahmen sollen ausschließlich zur Deckung der nötigen Betriebsausgaben, zur Unterhaltung und Verbesserung der Anlagen, sowie zur Zinstilgung und Abschreibung der Eisenbahnschuld dienen. Darüber hinausgehende Überschüsse sollen vor allem zur Herabsetzung der Tarife verwendet werden, so daß durch billigen Transport die landwirtschaftliche und industrielle Entwicklung unterstützt und das Ansässigmachen einer landwirtschaftlichen und industriellen Bevölkerung begünstigt wird. Mehrerträge der Verkehrsanlagen, die nach Erfüllung dieser verkehrs- und wirtschaftspolitischen Aufgaben bleiben, können auf Empfehlung des Generalgouverneurs durch das Parlament allgemeinen Staatszwecken überwiesen werden.

Eine sehr beachtenswerte eisenbahn-finanzpolitische Forderung ist mit Schaffung eines Ausgleichsfonds erfüllt worden, der dazu dienen soll, die Ausfälle schlechter Jahre mit denen guter auszugleichen und die Tarifpolitik von den Schwankungen des Verkehrs unabhängig zu gestalten. Der gleiche Geist wohnt der folgenden Bestimmung inne: Für eine Linie, die gegen den Rat der Eisenbahnverwaltung auf Beschluß des Parlaments, das über Neubauten zu befinden hat, gebaut werden muß, ist das zu erwartende Defizit im voraus zu schätzen und ein entsprechender Zuschuß aus dem Consolidated Revenue Fund dem Eisenbahn- und Hafenfonds zuzuweisen.

Den Anschluß geographisch ungünstig gelegener Distrikte an das Bahnnetz, der oft gar nicht im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, kann das Parlament wohl bestimmen, aber für diese, einen Betriebskostenausfall mit sich bringenden und doch nicht entbehrlich scheinenden Nebenlinien muß die Zentralregierung dann gleichsam eine Zinsgarantie an die Bahnverwaltung leisten. Ebenso sollen Verluste, welche durch außerordentlich niedere Tarife, die auf Anordnung des Parlaments gegeben und nicht von der Kommission aus eisenbahnwirtschaftlichen Gründen empfohlen worden sind, gerechterweise aus dem allgemeinen Staats- dem Eisenbahnfond ersetzt werden. Es kommt so überall zum Ausdruck, daß die Unionsbahnen als „Commercial Concern", als kaufmännisches Unternehmen betrachtet werden.

Durch dieses Verfahren ist der systematische und doch ökonomische Ausbau des Bahnnetzes gesichert, und das Bild der Eisenbahnrentabilität wird klar und übersichtlich. Die Steuerzahler wissen, welche Distrikte sie unterstützen, und die Aufwendungen des Staates für das Gemeinwohl in Hinsicht auf den Verkehr kommen ziffernmäßig zum Ausdruck. Durch die reinliche Scheidung allgemeiner und eisenbahnpolitischer

Rücksichten ist der Widerstreit entgegenstehender Interessen gehoben und das Prinzip der Wirtschaftlichkeit in hohem Grade verwirklicht. Das gesondert geführte Konto für die Verkehrsanstalten, das in erster Linie Verkehrzwecken zur Verfügung steht, läßt recht wohl erzielte Überschüsse für fiskalische Bedürfnisse verwenden, aber der hier beobachtete Grundsatz, diese Überschüsse nicht ohne weiteres wie Steuern einfach selbstverständlich zur Befriedigung allgemeiner Staatsbedürfnisse zu verwenden, muß namentlich in Berücksichtigung der verkehrspolitischen Vorgeschichte Südafrikas als ein gesunder anerkannt werden.

Die Verwaltung der vereinigten Bahnen wird durch eine Behörde von drei Kommissaren und einem vorsitzenden Staatsminister, welche der Generalgouverneur zu ernennen hat, geführt. Die Absetzung der Verwaltungsmitglieder vor Ablauf der Amtszeit kann nur durch den Generalgouverneur nach einem Votum der beiden Häuser geschehen. Die Amtsdauer beträgt fünf Jahre, und können die Mitglieder nach Ablauf derselben wieder ernannt werden. Die oberste Aufsicht über die Eisenbahnkommission übt die Zentralregierung aus. Weder Parlament noch Exekutive haben in die Verwaltung der Eisenbahnen etwas hineinzureden. Das Verhältnis zwischen diesen Körperschaften ist konstitutionell festgelegt. Die Mitglieder der obersten Eisenbahnverwaltung besitzen einen großen Grad von Unabhängigkeit, der sie möglichst der Ära der politischen Einflüsse entrückt. So bedeutet die Organisation der Bahnverwaltung im großen eine Zentralisation, im kleinen eine Dezentralisation, die abseits vom Kampffeld des politischen Lebens nach kaufmännischen Grundsätzen geleitet werden kann, und deren „business principles“ doch wieder vom Parlament eine gemeinwirtschaftliche Korrektur erfahren.

Die Übernahme aller südafrikanischen Regierungsbahnen auf die Unionsregierung bildet eine Erfüllung des Staatsbahngedankens in einer Form, die praktisch die Vereinigung aller Vorzüge des Systems der Staatsbahnen mit denen der Privatbahnen zu verkörpern scheint, unter Ausschaltung der Mängel beider Systeme. Es hat hierbei den südafrikanischen Gesetzgebern ohne Zweifel die Organisation der australischen Bahnen als Vorbild gedient. In Australien, wo die Eisenbahnpolitik anfänglich gleichfalls politisches Kampfobjekt war, hat sich seit 1888 die Befreiung von diesen Einflüssen durchgesetzt und werden die Bahnen mit guten Erfahrungen von ähnlich unabhängig gestellten Kommissionen geleitet.

Durch die vereinigten Eisenbahnsysteme sind endlich die wirtschaftlichen Verkehrsschranken in Südafrika übersprungen. Der Orange River, der Vaalfluß und die Drakensberge sind jetzt weder politische noch verkehrswirtschaftliche Grenzen. Die Vorteile der Zusammenlegung der Bahnen, die heute ein

Netz von fast 11000 km und einen Kapitalwert von etwa 1,4 Milliarden Mark darstellen, werden sich bald zeigen (siehe Tabelle am Schluß). Der günstige Einfluß auf die Betriebsausgaben durch die Verteilung und Ausnützung des rollenden Materials und der Werkstätten, in der Verminderung des Beamtenapparates, in einer Rechnungsvereinfachung, durch vorteilhaftere Abschlüsse für Eisenbahnmaterial, Kohlen usw., durch den erleichterten Tilgungsdienst der Eisenbahnschuld, durch günstige Placierung von Kapitalanleihen und ganz besonders durch Fortfall von Ausgaben für interkoloniale Schutzinteressen muß sich bald zeigen. Besonders aber kann innerhalb des großen Eisenbahnsystems die Ertraglosigkeit eines Teiles leicht ausgeglichen werden, ohne die Rentabilität des Ganzen nachteilig zu beeinträchtigen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Verkehrsmittel wird durch die Eisenbahnhoheit der Union unmittelbarer und nutzbringender zum Ausdruck kommen; denn abgesehen von der gewährleisteten Einheitlichkeit beim Bau und Betrieb ist die Verwaltung in ihrer jetzigen Organisation, frei von legislativer Schwerfälligkeit, ganz anders imstande, den individuellen Bedürfnissen der einzelnen Landesteile und den Anforderungen eines rentablen Verkehrs zu genügen. Es ist charakteristisch für die Wandlung der Tarifpolitik, wenn man während der letzten Einigungsbewegung häufig hörte, daß ein billiges Verkehrsmittel für ein „junges“ Land wie Südafrika von größter Wichtigkeit sei. Befreit von interkolonialer Differenzierung und erlöst von dem Druck der Linienkonkurrenz, ist man jetzt wirklich allenthalben im Begriffe, besonders für den Inlandsverkehr billige Tarife aufzustellen.

Auch strategisch ist die Verschmelzung des politischen Südafrika und der Bahnen nicht ohne Einfluß[1]; denn die Kriegsbereitschaft und die rasche Konzentrierung der südafrikanischen Streitkräfte wird durch die Zentralleitung der Bahnen zweifellos unterstützt, und dies muß den Engländern für die Verteidigung Südafrikas um so erwünschter sein, als die Union nicht einen so natürlichen Schutz besitzt wie Australien durch seine große Entfernung.

VIII.

Die künftige Eisenbahnpolitik der südafrikanischen Union.

Die Ausführung der in der Konvention allgemein niedergelegten Richtpunkte für eine zukünftige Eisenbahn- und

[1] Empire Strategy, with Special Reference to South Africa 1908.

Tarifpolitik ist sehr liberal gedacht, wie schon Lord Selborne in seinem umfassenden Memorandum aus dem Jahre 1907 zu erkennen gibt. Wenn sich auch nicht alle Einzelheiten seiner durchaus nicht etwa nur theoretischen Vorschläge ausführen lassen, so ist doch der Kurs klar erkennbar, den die Unionsbahnverwaltung einzuschlagen und zu verfolgen gedenkt. Das Exposé des High Commissioner stellt für das komplizierte wirtschaftspolitische Verkehrsproblem der südafrikanischen Staatsbahnen, die von dem übrigen Verwaltungsapparat unbeeinflußt sind, als obersten Grundsatz auf: „Charging what the traffic will bear", d. h. Gütern Tarife aufzuerlegen, die sie zu tragen imstande sind. Die zweckdienlichsten Tarifsätze werden sich erst nach und nach erkennen lassen, nicht um dann unabänderlich festgelegt zu werden, sondern um in steter Anpassung den Fluktuationen des Welt- und Innenhandels Rechnung zu tragen.

Nur so bildet die Fracht eine Funktion des Produktions- und Marktpreises, die ständig variabel bleiben kann. Innerhalb dieser Grenzen wird die Bahnverwaltung ihre höchsten Gewinnüberschüsse zu erzielen suchen, was sie aber nicht einfach durch hohe Frachten erreichen kann, sondern durch einen Tarif, der gewinnbringend und zugleich verkehrweckend ist und wenn nötig unter die Normalsätze herabgeht, sofern er nur belebend und anziehend auf den Verkehr wirkt. In vielen Fällen werden sich gemein- und privatwirtschaftliche Zwecke vereinen lassen. Ein Ministerprogramm kann keine Tarifpolitik festlegen, aber doch sie auf Aufgaben hinweisen, die nicht unmittelbar in ihrem Bereich liegen. Und diese Direktiven wurden in Südafrika schon so lange gegeben, als die Idee der Union ihrer Vollendung entgegengeht. Wiederholt hat sich Gelegenheit gefunden, darauf hinzuweisen, daß eine vernünftige Eisenbahnpolitik nicht der Zollpolitik in die Arme fallen darf, und daß die Verkehrspolitik ein sehr wirksames Instrument für eine nationale Handelspolitik sein kann. In seinem Exporttarif hat Südafrika auch wirklich hierzu die ersten Ansätze gemacht, und deren handelspolitische Veranlagung wird sich zweifellos noch weiter durchsetzen. Der Umschwung kann nicht plötzlich, sondern nur Schritt für Schritt vor sich gehen. Ohne Rücksicht auf die Linienkonkurrenz muß das inländische Produkt dem ausländischen tarifarisch mindestens gleichgestellt werden, dagegen der Schutz der heimischen Güter gegenüber der Auslandskonkurrenz ausschließlich dem Zoll überlassen bleiben. Nicht als Prohibitivmittel ist die Eisenbahnfracht zu mißbrauchen, anderseits aber dürfen die Wirkungen der Zollmaßnahmen nicht durch Frachtermäßigungen unterbunden werden. Die Eisenbahntarife zu Schutzzwecken gegen Außenwettbewerb für die Inlandprodukte zu benützen, bringt oft unbeabsichtigte Nebenwirkungen mit

sich, und nach wie vor wird ein Schutzzoll, den die gesetzgebenden Körperschaften festsetzen, der aber nicht durch die Verwaltungsorgane bestimmt werden darf, den erwünschten Zweck am besten erreichen. Schon bei der Güterklassifikation sollen im Geist der neuen Politik die wirtschaftlichen Verhältnisse Südafrikas und nicht allein tariftechnische Erwägungen Berücksichtigung finden. Das Bedürfnis nach wirtschaftlicher Tarifgestaltung ist schon bisher auf allen südafrikanischen Regierungsbahnen mehr oder weniger vorhanden, so hatten die Rohstoffklassen, Einzäunungsmaterialien und Düngemittel Ausnahmetarife, aber ihre Ausbildung war eine einseitige, die hauptsächlich dem Überseeprodukt zugute kam; eine zielbewußte Durchbildung der Tarife nach dieser Richtung bleibt der vereinigten Bahnverwaltung vorbehalten. Der Import oder Durchzug ausländischer Waren soll nicht mehr aus reinen Erwerbsgründen begünstigt werden, sondern nur, wenn zugleich den Interessen der südafrikanischen Volkswirtschaft damit gedient ist.

Für die nächsten Jahre werden die südafrikanischen Bahnen in ihrer Vereinigung danach zu trachten haben, ihre Passivität zu verlieren und sich vor allem finanziell selbst zu erhalten[1]. Mit großen Transportermäßigungen wird sich die neue Ära also kaum einführen können, aber sie kann Erscheinungen verschwinden lassen, die nicht vereinbar sind mit einer gesunden rationellen Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Eine Tarifpolitik, die, wegen der Linienkonkurrenz nach dem Transvaal, bei welcher fast nur ausländische Waren in Betracht kommen, den internen Verkehr mit hohen Frachten belastet, lediglich um sich für den Verlust an dem Durchgangsverkehr schadlos zu halten, hat sich als verfehlt erwiesen. Als natürliche Folge waren die eigenen Hilfsquellen des Landes in ihrer Entwicklung zurückgehalten worden, und hier muß die neue Verwaltung einsetzen, wenn eine Wendung zum Besseren eintreten soll. Man hat in Südafrika jetzt rückhaltslos anerkannt, daß es als eine unheilvolle und kurzsichtige Politik anzusehen ist, wenn man die Tarife der Bahnen ausschließlich auf den Verkehr nach den Minenzentren zuschneidet, besonders wenn man es mit einer relativ kurzlebigen und unsicheren Industrie zu tun hat. Man weiß, daß ein Festhalten an dieser Richtung sich später noch empfindlicher als heute schon fühlbar machen würde.

Die Bahn, in der sich die südafrikanische Verkehrspolitik für die nächste Zukunft zu bewegen hat, ist vorgezeichnet. Ein Aufleben des Landesverkehrs ist zu unterstützen und, wo er gar nicht vorhanden, zu erregen, was nur durch niedrig gehaltene Lokalfrachten sich erreichen läßt. Es

[1] Die Kapbahnen verzinsen sich 1908 noch nicht mit 2 %.

ist dies jedenfalls eine gesündere Politik als die bisher von den Verwaltungen verfolgte, die Überseefrachten immer weiter zu vermindern und den Auslandsimport noch mehr zu ermuntern. Man fängt an, sich in Südafrika auf sich selbst zu besinnen, man erinnert sich der produktiven Energie des Landes, die man im Bann des Magic Cercle, auf der Jagd nach dem Brennpunkt im Transvaal versäumt hat, zu entwickeln. Es sind alte Sünden, die man heute gutzumachen sucht. Zur Unmöglichkeit werden Verkehrszustände werden, wie sie eine drastische Klage über die bestehenden Frachttarife zum Ausdruck bringt: „Für Leute in Kimberley ist die Fracht für Waren nach Christiania geringer als nach irgendeinem Ort in der Kapkolonie."

Die individualisierende Behandlung bei der Tarifbildung wird so weit gehen, daß sie auch nicht vor ungleichen Tarifsätzen für das gleiche Gut bei zwei verschiedenen Verfrachtern Halt macht, um ein Erstarken der wirtschaftlich schwachen und kräftigen Elemente zu ermöglichen[1].

Der Meilentarif und das Wertsystem werden die allgemeinen

---

[1] Selborne führt den Nachweis zur Berechtigung dieser unterschiedlichen Tarifsätze durch folgendes Beispiel: Eine Ziegelei bei Pretoria will in regelmäßigem Verkehr in fünf Wagenladungen Ziegel nach Johannesburg bringen. Der Bahn kostet dieser Transport 1 d pro tm und der Frachtsatz wird auf 1⅓ d festgesetzt. Die Pretoria-Ziegeleigesellschaft kann dabei ihre Ziegel in Johannesburg noch mit Nutzen absetzen. Eine andere Gesellschaft verlangt ½ d pro tm von Pietersburg nach Johannesburg und die Bahnverwaltung geht darauf ein, obwohl sie in der ersten Zeit aus diesem Verkehr einen Verlust erleidet. Am Ende des Jahres verfrachtete die Pietersburg-Ziegelei 10 Wagen pro Tag und der regelmäßige Verkehr auf der langen Strecke von 200 Meilen läßt die Betriebskosten auf ⅜ d fallen. Damit wird die ½ d Rate eine zahlende. Würde die Bahn den Transport zurückgewiesen haben, so hätte sie nicht nur die Einnahme verloren, sondern auch vom Johannesburger Markt eine Industrie zurückgehalten. Die Pretoria-Ziegelei könnte jetzt den gleichen Frachtsatz wie die Pietersburger verlangen. Auf den ersten Blick scheint sie Grund und Recht zu haben, auch die Pietersburger ½ d-Fracht zu verlangen oder doch zur Forderung berechtigt zu sein, der Pietersburger Ziegelei gleichfalls die 1⅓ d-Fracht aufzuerlegen. Von Pretoria bis Johannesburg sind 40 Meilen, der Gewinn pro tm aus diesem Ziegeltransport betrug ⅓ d, also etwas über 1 sh pro Tonne für die ganze Strecke. Die Strecke Pietersburg-Johannesburg beträgt 200 Meilen, die Bahn hat aus diesem Ziegeltransport pro tm ⅛ d Gewinn, das macht auf die ganze Strecke pro Tonne 2 sh 1 d, also etwa zweimal so viel pro Tonne als bei dem ersteren Transport. Die Bahn erhielt hieraus pro tm einen Gewinn von ¼ d. Demnach ist es angemessen, hier einen außerordentlichen Frachtsatz zu gewähren; denn es werden nicht nur die Unkosten, sondern 25 % darüber gedeckt. Die Pietersburger Ziegelei arbeitet wirtschaftlicher, wenn sie bei einer Fracht pro Tonne von 8 sh 4 d gegen 4 sh 6 d, die die Pretoria-Ziegelei zahlt, noch am Markt in Johannesburg erfolgreich in Wettbewerb treten kann. Beim gewöhnlichen Staatsbahnbetrieb diese unterschiedlichen Frachtsätze zu gewähren, ist unmöglich.

Tarifgrundlagen der Unionsbahnen bilden, jedoch nicht in mechanischer und starrer Form zur Anwendung kommen, sondern von Fall zu Fall modifiziert werden. Der Staffeltarif (Taper Rates and Sliding Scale) ist in Südafrika zur künstlichen Überwindung der großen Entfernungen bereits seit 1882 in Anwendung, besonders um der Kohle den langen Transport zur Küste zu ermöglichen. Auch ein Unterschied zwischen Stück- und Sammelgut sowie in den Quantitäten des Aufgabegutes wurde gemacht, doch zeigt das Tarifsystem im allgemeinen noch keinen bestimmt ausgesprochenen Charakter. Mit dem „Charging what the traffic will bear" glaubt Selborne am ersten das Richtige zu treffen, und er führt zur Unterstützung seiner Behauptung an, wie absurd es sei, Kohle und Champagner oder Straußenfedern gleichmäßig nach dem Gewicht zu tarifieren. Selborne schließt damit, daß eine Staatsbahn unter ihre Durchschnittsbetriebskosten im allgemeinen nicht gehen kann; die Unionsbahnen könnten aber mehr erreichen, wenn sie, wie jeder gute Geschäftsmann, jede Gelegenheit benutzten und, schon um ihre zahlreichen Leerläufe zu füllen, auch unter den Standardtarif gingen. Er verweist hierbei auf Amerika mit seinen Comodity Rates, das in bezug auf den Verkehr geradezu ein Versuchsfeld für die Methoden der Tarifierung war[1].

Für das südafrikanische Staatsmonopol kann ein sehr biegsames Tarifsystem zweifellos ein so günstiges Resultat zeitigen, daß seine Kompliziertheit dadurch gerechtfertigt erscheint. Ein einfaches System läßt sich dem Verkehr nicht anpassen.

Die Bedingungen Südafrikas sind für Anwendung von Spezialtarifen allerdings wie geschaffen; denn der große Verkehr erstreckt sich meist auf lange Entfernungen in einheitlichen Zügen, der fast etwas Automatisches an sich hat und eine große Vereinfachung des Betriebes gestattet. Ein ausgedehnter Gebrauch der Spezialtarife für einheimische Produkte läßt den Verkehr in allen Landesteilen aufblühen, was jedenfalls politischer ist, als dem Überseeverkehr auswahllos alle möglichen Erleichterungen zu gewähren und den Inlandverkehr zu drücken. In dieser Einsicht ist man bestrebt, die junge Industrie des Landes nach Möglichkeit konkurrenzfähig zu machen. Den Lokalverkehr einfach, weil keine Konkurrenz vorhanden und gewöhnlich nur eine Linie in Frage kommt, mit hohen Frachten zu belegen, war ein sehr kurzsichtiges Verfahren; denn nicht trotzdem, sondern gerade weil die Nebenlinien zu hohe Frachten hatten, haben sie sich

[1] Den Grund hierzu bildete allerdings meist die Konkurrenz mit andern Bahnen.

nicht rentiert[1]. Erst einige Jahre später hat man die billigeren Hauptstrecken- und besonderen Spezialtarife auf verschiedenen Nebenlinien eingeführt. Man hat jetzt einsehen gelernt, daß gerade für den Lokalverkehr besonders niedrig bemessene Frachten dem Land und der Bahn von Nutzen sind[2].

Da der Überseeverkehr sich lange Zeit hindurch allein oder doch am besten rentierte, waren alle Verwaltungen besonders für denselben interessiert; denn ihre gesamten Staatsfinanzen hingen davon ab, und wie die Verhältnisse bisher lagen, mußte der Lokaltransport für die Verzinsung von vier großen Linien nach Johannesburg aufkommen. Durch die Linienkonkurrenz hatten sich die Verwaltungen zu einem Tariffgebaren verführen lassen, an dessen Schäden sie noch lange laborieren werden. Im Verein mit der allgemeinen Depression und dem immer bedenklicher werdenden Abfall des Transitverkehrs an Lourenço Marques hat sich die Hoffnung auf eine genügende Rente für das gesamte Bahnkapital als falsch erwiesen. Eine Zeitlang ist versucht worden, weil es politisch und wirtschaftlich nützlich war, Lourenço Marques sein natürliches Übergewicht abzusprechen. Wenn es aber heute englischer Hafen wäre, würde das Verkehrsbild wenig anders aussehen. Im Gegenteil wäre es wahrscheinlich, daß ein englisches Lourenço Marques noch mehr Berücksichtigung erfahren würde, während man die portugiesische Delagoa Bay, wenn auch nach der Transvaalkonvention nicht strangulieren, so doch mit unauffälligen Mitteln benachteiligen kann. Das

---

[1] Von 23 Ende 1904 betriebenen Nebenlinien der Kapbahnen in einer Gesamtlänge von 1176 Meilen, die eine Kapitalanlage von 7 727 545 £ darstellten, gaben nur 11 ohne Zinsanrechnung ein Plus. Diese 11 Linien investierten ein Kapital von 3 263 435 £, und der Gewinn ohne Zinstilgung betrug 35 228 £. Nur zwei Linien ergaben auch nach Zinsabschreibung einen Überschuß von 2415 £ bei einem Kapitalwert von 264 543 £. Die Reineinnahme dieser 23 Nebenlinien bestand in einem Verlust von 368 753 £. Ebenso arbeiten die zehn Nebenlinien der Natalbahnen mit Verlusten. Nur die C. S. A. R. hat schon seit Jahren keinen Unterschied mehr zwischen Haupt- und Nebenlinien und zwischen Übersee- und Lokaltarifen gemacht.

[2] Selborne, der weitgehendsten Gebrauch von den Spezialtarifen gemacht wissen möchte, teilt dieselben in zwei Klassen. 1. Tarife zur Entwicklung, die mehr oder weniger ständig unter den gewöhnlichen Tarif einzuschalten wären, um einen regulären Verkehr zu entfalten, und 2. in außerordentliche Spezialtarife mit sehr niedrigen Frachtsätzen, um ganz neue Güter anzuziehen und leere und halbleere Wagen in Zügen, die dem gewöhnlichen Streckendienst angehören, zu füllen. Besonders ist diese zweite Art für Südafrika wichtig, da die Züge vielfach leer bis zu den Häfen durchlaufen. Es könnte so z. B. südafrikanisches Getreide auf den Londoner Markt geworfen werden. Ferner wurde sogar angeregt, durch Blanquet Rates mit der Küstenschiffahrt in Wettbewerb zu treten, so daß z. B. Natalkohle, statt wie bisher über Durban zu Schiff, per Achse nach Kapstadt gebracht werden könnte.

Bestreben der vereinigten britisch-südafrikanischen Eisenbahnverwaltungen muß immer dahin gehen, ihre große Betriebskosten verursachenden 900 Meilenstrecken nach der Wettbewerbszone genügend zu beschäftigen. Wenn sie jetzt an der 350 Meilenstrecke der Transvaalroute Anteil haben, haben sie nicht mehr nötig, auf jede Tonne, die über Lourenço Marques eingeführt wird, neidisch zu sein, und sie brauchen den Verkehr nicht über einen einzigen Hafen zu leiten, selbst wenn er die beste Route darstellt. Die Vernachlässigung einer der großen Durchgangsrouten würde ihren Saugadern, den Nebenlinien, und dem in ihrem Bereich liegenden Wirtschaftsleben Einbuße tun.

Das Problem für die südafrikanische Bahnverwaltung bleibt auch in der Union durch den Überseeverkehr nach den Minenzentren und den Lokalverkehr der mehr abseits liegenden Distrikte ein doppeltes. Nachgewiesenermaßen kann Südafrika einen großen Teil seines heutigen Imports selbst produzieren, und im Verfolg einer vernünftigen Eisenbahnpolitik werden sich Lebens- und Transportkosten im ganzen Lande verbilligen lassen[1].

Die Tarifpolitik, das wichtigste Element einer umsichtigen Verkehrspolitik, wird ihre Aufgabe erfüllt haben, wenn der Austausch der Güter in den verschiedensten Teilen des Landes durch sie ermöglicht wird. Wohl wird ein so weit verzweigtes Eisenbahnnetz, wenn keine übertriebenen fiskalischen und politischen Rücksichten in Frage kommen, von selbst seine wirtschaftlichen Aufgaben erfüllen. Das größte Hemmnis, das in dem zugespitzten Wettbewerb nach den Inlandkolonien lag, ist jetzt durch einen bestimmten Verkehrsanteil zum Teil beseitigt. Allerdings wird in dieser willkürlichen Zuteilung immer etwas Unwirtschaftliches liegen; denn einzelne Güter werden gezwungen sein, nicht den natürlichen Weg zu laufen, wodurch deren Marktpreis künstlich verteuert wird. Aber eine Durchbrechung des Erwerbsprinzips, wie es auf den ersten Blick scheint, stellt die Lösung durch diesen Zuteilungsmodus nicht dar, und das Leitmotiv in der Eisenbahnpolitik der Union wird davon nicht berührt werden.

Durch den Transvaalvertrag ist nur die Quote bestimmt, nach der sich der Durchgangsverkehr nach der Wettbewerbszone für englische und portugiesische Bahnen regeln soll. Nicht aber ist ein absolutes Tarifmaximum oder -minimum festgesetzt. Die Unionbahnverwaltung wird daher in der Lage sein, ihren Distanztarif von der Küste nach der „Competitive

[1] Seit 1. Juli 1909 sind von Durban und von den Kaphäfen nach dem Witwatersrand die Frachten für Produkte, die nicht mit südafrikanischen Waren in Wettbewerb treten, in den einzelnen Klassen um 10 d bzw. 2 sh 1 d und 2 sh 11 d pro Tonne bereits herabgesetzt worden.

Area" nach Gutdünken unabhängig festzulegen. Sie kann sich dabei ganz von ihren privatwirtschaftlichen und, soweit die Transvaalkonsumenten dabei in Betracht kommen, auch von gemeinwirtschaftlichen Interessen leiten lassen. Die Eisenbahnverwaltung der Union kann die Tarife für die notwendigen Einfuhrgüter herabsetzen, ohne daß ihr die portugiesische Bahnverwaltung mit gleichen Ermäßigungen folgen darf, bis die Einfuhr über britische Häfen 50 % des Gesamtdurchgangsverkehrs beträgt. Dabei wird die Union Durchgangsgüter, die mit heimischen Produkten in Wettbewerb treten, mehr oder weniger hoch tarifieren. In dem Bestreben, möglichst hohen Nutzen aus diesem Transitverkehr zu ziehen, wird sie dazu kommen, die Durchgangsfrachten für Konkurrenzgüter möglichst hoch zu schrauben, ohne dabei Gefahr laufen zu müssen, an der Frequenz dieses Güterverkehrs einzubüßen. Um die ein für allemal fixierte Zuteilungsquote für britische Häfen von 45 % nicht zu drücken, wird die portugiesische Bahn gezwungen sein, auch ihrerseits, wenn die englischen Bahnen durch hohe Tarife den Verkehr nach Lourenço Marques haben abfließen lassen, die Frachten zu erhöhen. Die Grenze für eine Überspannung der Durchgangstarife wird das von der internationalen Konkurrenz beeinflußte Wirtschaftsleben bilden, wie es für den Lokalverkehr die Fracht des Ochsenwagens war. Von dem Transvaalvertrag eigentlich unbeeinflußt, kann die britisch-südafrikanische Bahn in ihrem ganzen Versendungsgebiet die Tarife autonom gestalten. Durch die Bewegungsfreiheit für die Höhe der Tarife bleibt der Verwaltung, ohne die Parität zu verletzen, ein Mittel, aus dem ihr noch zufallenden Durchgangsverkehr auf den langen kostspieligen Strecken einen gerechtfertigten Gewinn zu ziehen.

In der Transvaalkonvention ist vorgesehen, daß auch bei einer Änderung der Ozeanfrachten die kontinentale Frachtzuteilungsquote aufrecht erhalten werden muß. Wenn sich im Laufe der Jahre die Finanzlage der Bahn gebessert und niedere Frachten den Lokalverkehr zur Entwicklung gebracht haben, wird man auch im Durchgangsverkehr von hohen zu niederen Raten schreiten können. Vielleicht ist in 10 Jahren, nach Ablauf des Vertrags, wenn sich bis dahin die politische Konstellation nicht geändert hat, das britische Südafrika genügender vorbereitet, um mit dem fremden Hafen einen Konkurrenzkampf aufzunehmen. Vielleicht bringt bis dahin das für die heutigen Verhältnisse zu großartig angelegte Bahnnetz eine genügende Rente, so daß sich die Union den Luxus gestatten kann, die Transvaalinteressenten von den englischen Häfen aus ebenso billig zu bedienen wie der Lourenço Marques-Hafen. Möglicherweise aber hat in 10 Jahren die „Trade of Habit" den Verkehrsweg nach Transvaal über Lourenço Marques für immer festgelegt.

Im Grunde genommen hat die Konkurrenz des Wasserwegs die Situation für Britisch-Südafrika verschuldet und den Transvaal teilweise verkehrspolitisch von den Küstenkolonien losgerissen, und erst die Union wird ihm bis zu einem gewissen Grade zu einem wirtschaftspolitischen Ganzen mit dem übrigen Britischen Südafrika vereinigen. In der Weltwirtschaft, und dazu gehört ohne Zweifel die Minenindustrie der Wettbewerbszone, wo der Verkehr eine so große Bedeutung hat, sind immer diejenigen Verkehrsmittel und Verkehrswege im Wettbewerb überlegen, welche die geographischen Entfernungen am raschesten zu wirtschaftlichen machen. Und so hat sich auch das ozeanische Verkehrsmittel für den südafrikanischen Export und Import ausschlaggebend erwiesen; denn fast der gesamte Güterverkehr ist infolge der Überlegenheit der Seeschiffahrt bestrebt, auf kürzestem Wege die See zu erreichen.

Mit Recht ist mehrfach hervorgehoben worden, daß die Einseitigkeit der Urproduktion Südafrikas und die großen Ansprüche der Minenzentren Südafrika frühzeitig in große Abhängigkeit von dem Weltmarkt brachten. Mit der Veränderung der politischen und sozialen Struktur wird auch eine wirtschaftliche Hand in Hand gehen und eine allmähliche Selbständigkeit erreicht werden, wenn sie auch heute noch in weitem Felde liegt. Die unwirtschaftliche, um nicht zu sagen agrarfeindliche Verkehrspolitik der südafrikanischen Kolonien zu Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts löst eine mehr protektionistisch und merkantilistische Strömung ab. Die jetzt hergestellte Freizügigkeit der Verkehrsbewegung zwischen den einzelnen Kolonien wird die südafrikanische Wirtschaft leichter ohne fremde Hilfe befriedigen können. Während der Inlandverkehr neue kräftige Impulse erfährt, die einen frischen wirtschaftlichen Zug durch das ganze Land zur Folge haben, wird sich in der jungen zentralistischen Staatsverwaltung nach außen eine gesteigerte Schutzzollbewegung geltend machen. Aber die Minenzentren Südafrikas werden niemals die Weltwirtschaft entbehren, noch von ihr umgangen werden können; und der Frachtverdienst der südafrikanischen Bahnen an dem Transitverkehr wird immer eine ähnliche Bedeutung behalten wie der Rhedereiverdienst für manche Seestaaten.

IX.

Schluß.

Als die Engländer formell im Jahre 1815 von Südafrika Besitz nahmen, zahlten sie an die Holländer eine Summe von 6 000 000 £. Damit legten sie den Grund zu dem wichtigen Staatswesen, das heute die Union Südafrikas darstellt. Gewiß

hat England bei seinen Kolonialerwerbungen meist Länder bevorzugt, in denen bereits materielle Kulturkosten aufgewendet waren, aber zur Anbahnung und Fortführung der Kultur hat es doch immer große Kapitalien geopfert. Insbesondere hat es bei seinen kolonialen Unternehmungen keine Mittel zur Herstellung von Verkehrswegen gescheut. So wertvoll heute Südafrika für England ist, so geteilt waren lange Zeit in England die Urteile über den Wert des Besitzes in Südafrika. Mehr notgedrungen hing England an Südafrika, das nur Ausgaben für militärische Operationen verursachte, fest.

Die regelmäßige, wenn auch niemals zahlreiche Einwanderung der Engländer nach dem Kap, wo bereits holländische Kolonisten und Hugenotten ansässig waren, begann etwa 1817, und nach Verlauf von noch nicht 100 Jahren ist nach diesen bescheidenen Anfängen die großartige Schöpfung des südafrikanischen Staates erstanden. In der Entwicklung der politischen Einheit der südafrikanischen Union liegt etwas Systematisches, und die Notwendigkeit für den verkehrspolitischen Zusammenschluß der einzelnen Kolonien bildete, wenn auch nicht das ausschlaggebende Moment, so doch ein gewaltiges Triebmittel für die politische Einigung Südafrikas.

Die verkehrspolitischen Verhältnisse wirken aber nicht bloß auf die allgemeinen politischen, sondern diese auch auf jene. Die Feindseligkeit zwischen den Engländern und den Buren war schuld, daß die Verkehrspolitik zeitweise eine schroff partikularistische Richtung einschlagen konnte. Die letzte Ursache für die zugespitzten Verkehrsverhältnisse ganz Südafrikas lag doch in dem natürlichen Übergewicht Lourenço Marques, das nach seiner geographischen Lage die unumgängliche Einfuhrstation für den Transvaal war und blieb. Diesen natürlichen Vorzug gegenüber den britischen Häfen konnte alle Tarifierungskunst, wie es die Geschichte der Eisenbahnpolitik der südafrikanischen Kolonien deutlich gezeigt hat, nicht wett machen. Nur ein künstliches System, in dem das freie Spiel wirtschaftlicher Konkurrenz ausgeschaltet war, konnte den übrigen südafrikanischen Bahnen einen gewissen Anteil an dem Transvaalverkehr sichern. Längst, nachdem Transvaal und Oranje-Freistaat britisch geworden, ja sogar am Vorabend des engsten politischen Zusammenschlusses Britisch-Südafrikas, ja selbst für die damit zustande gekommene südafrikanische Staatsbahn, war eine gütliche Verständigung Britisch-Südafrikas mit portugiesisch Mozambique die beste Lösung. Der Hafen Lourenço Marques mußte nach wie vor als Haupteingangstor nach dem Rand behandelt werden.

Das Werden des südafrikanischen Staates erinnert an den deutschen Zollverein und die Gründung des Deutschen Reiches. Dabei haben die britischen Kolonien aber erreicht, was uns vorenthalten geblieben ist — ein Reichseisenbahnsystem, welches

ideell alle Vorzüge in sich vereinigt, welche 1876 auf dem volkswirtschaftlichen Kongreß zu Bremen zugunsten der Reichseisenbahn ausgesprochen worden sind. Gerade die Art und Weise der Verwirklichung des Staatsbahngedankens in der Union verspricht voraussichtlich in seiner weiteren Entwicklung noch sehr lehrreich für das alte Europa zu werden.

Die Kapitalanlage und die Länge der südafrikanischen Bahnen. 1908.

	Meilen	km	t	
Cape Government Railways	3 265	5 224	32,15	Mill.
Natal Government R. . .	1 065	1 704	13,93	„
Central South African R. .	2 595	4 152	25,42	„
	6 925	11 080	71,50 Mill. = 1430 Mill. Mk.	

Lebenslauf.

Geboren am 8. Juni 1879 zu Forchheim (Mittelfranken) in Bayern, evangelisch, absolvierte ich das Königl. Realgymnasium Nürnberg und besuchte nach Ableistung meines Militärdienstes die Königl. Technische Hochschule München, die ich 1905 als Diplomingenieur verließ. Im gleichen Jahre trat ich als Staatsbaupraktikant bei der Königl. Bayrischen Staatsbauverwaltung ein, die mir zur Teilnahme an den Vorstudien für die Otavi-Bahn in Deutsch-Südwestafrika Urlaub erteilte. Nach Beendigung dieser Vorarbeiten besuchte ich die Britisch-Südafrikanischen Kolonien und Portugiesisch-Ostafrika, wo ich mir die Grundlagen für vorliegende Arbeit verschaffte, die ich späterhin durch eine Studienreise nach London noch weiter vervollständigte.

In Deutschland setzte ich meine Staatsbaupraxis bei der Königl. Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern und bei der Königl. Eisenbahndirektion in München fort. Am Technikum in Aschaffenburg war ich kurze Zeit stellvertretender Dozent. Meine Ernennung zum Regierungsbaumeister datiert vom Jahre 1907. Vom Sommersemester 1907 bis Wintersemester 1908/09 war ich bei der staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität München imatrikuliert. Seit Beginn 1909 bin ich im Reichs-Kolonialamt tätig; gleichzeitig war ich im Sommersemester 1909 und im Wintersemester 1909/10 Hospitant an hiesiger Universität und Mitglied des Orientalischen Seminars.

Ich hörte Vorlesungen bei folgenden Herren Professoren und Dozenten: v. Amira, Bonn, Brentano, Delbrück, Dörr, Lotz, Neumeyer, v. Mayer, Riehl, Schäfer, v. Schmoller, v. Seeliger, Sering, Freiherr v. Stengel, Sinzheimer, Stumpf, Wagner, Zoepfl.

Wertvolle Anregung zu dieser Arbeit verdanke ich Herrn Privatdozent Dr. Bonn in München. Den Herren Professoren Dr. Sering, Dr. v. Schmoller und Regierungsrat Dr. Zoepfl fühle ich mich zu warmem Dank verpflichtet für die Förderung und das Interesse, welches sie meiner Arbeit entgegengebracht haben. Dem Herrn Staatssekretär des Reichs-Kolonialamts danke ich für die Genehmigung zur Veröffentlichung.

Die Promotionsprüfung legte ich am 3. Februar 1910 ab.

Lederer, Regierungs-Baumeister.

Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.